


*Henk Bos aan boord van Margeja op het Uitgeestermeer, maart 2014*

# Henk Bos

## Herinneringsboek

* Nieuwe Pekela, 23 juni 1941 † Heemskerk, 21 november 2014

# Henk Bos

## Herinneringsboek

Biografie van Hendrik (Henk) Bos
geboren op 23 juni 1941 te Nieuwe Pekela,
overleden op 21 november 2014 te Heemskerk.
De familieman, 12 ambachten, schepen,
verenigingen, reizen en kennisoverdracht,
inclusief scheepsontwerpen en bibliografie.
Met herinneringen van familie,
vrienden en bekenden.

*ISBN/EAN:* **978-90-75793-00-0**
*NUR:* **699**

*Rijswijk ZH, april 2015*

*Initiatief: Janneke Bos*
*Coverfoto: Janneke Bos*
*Vormgeving: Janneke Bos*
*Correctoren: Ge Bos Thoma, Ad Stolk en Luuk de Jong*
*Aan dit nummer werkte mee velen familieleden, kennissen en vrienden. Hun namen staan bij de herinneringen vermeld.*

*Uitgegeven naar aanleiding van het overlijden van Henk Bos op 21 november 2014.*

*Productie en uitgever: Janneke Bos (Expertisebureau Bos) © 2015*
*Website:* ***http://www.xs4all.nl/~bosq***
*John F. Kennedylaan 207, 2285 AG Rijswijk ZH, e-mail:* ***bds@xs4all.nl***

**VOORWOORD**

Voor u ligt het herinneringsboek over Henk Bos.

Naar aanleiding van het overlijden van Henk Bos op 21 november 2014 is aan alle familie, vrienden en bekenden gevraagd om hun herinneringen op schrift te stellen, foto's uit te zoeken en deze naar mij toe te sturen. Velen hebben hieraan gehoor gegegeven, waarvoor dank!

Het idee van een herinneringsboek komt voort uit het feit dat velen Henk Bos wel gekend hebben, maar slechts een deel van zijn levensverhaal kenden. Simpelweg omdat ze samen bij dezelfde vereniging lid waren of omdat ze dezelfde interesse deelden.

Henk Bos heeft veel betekend voor de Nederlandse samenleving en ver daar buiten. Hoeveel is nauwelijks te bevatten. Daarom heb ik het plan opgevat om hierover een publicatie te maken, geheel in lijn met Henks eigen ideeën en vormgeving.

Het idee is simpel, de uitwerking iets minder. Eerst moet je de diverse bouwstenen verzamelen, verhalen, tekeningen, foto's, etc. Heel veel foto's... Zo'n 50.000 foto's heb ik doorgespit, vele ingescand en bewerkt. Een hele klus.
Aan de vele tientallen dozen dia's en negatieven ben ik niet begonnen. Vervolgens een plan en een structuur bedenken. Als dat klaar is kun je beginnen met verwerken en vormgeven. En dan beginnen, af en toe pauze, je niet laten afleiden, koers behouden en doorgaan. En natuurlijk afmaken. Na vele maanden noeste arbeid in de spaarzame vrije tijd ligt voor u het resultaat.

Veel lees- en kijkplezier!

***Henk heeft een steen verlegd in een rivier op aarde***
***Het water gaat er anders dan voorheen***
***De stroom van een rivier hou je niet tegen***
***Het water vindt er altijd een weg omheen***

Henk Bos

*Nieuwe Pekela, 23 juni 1941 ✞Heemskerk, 21 november 2014

Ge Bos - Thoma
Janneke & Patrick
Marijke & Peter

*Gedeelte uit de rouwkaart van Henk Bos*

**OPZET VAN DIT HERINNERINGSBOEK**

Dit herinneringsboek is samengesteld uit herinneringen, tekeningen, foto's en afbeeldingen. Herinneringen van familie, vrienden en kennissen zijn cursief weer gegeven. Gedeeltelijk heeft Henk de teksten zelf geschreven. Daarnaast zijn er samenbrengende teksten van Janneke Bos. Onderschriften van foto's zijn ook cursief.
(EC) staat voor eigen collectie van de familie Bos.
Voor zover mogelijk is er ook een datum en/of auteur bij vermeld.  Helaas was dat niet altijd mogelijk.

Het boek is ingedeeld in diverse thema's. Maar zoals u bij het lezen zult merken, zijn diverse mensen bij diverse thema's betrokken. Dan loopt het wat door elkaar... maar dat maakt het alleen maar interessanter.

Laat Henk Bos niet uit uw herinnering verdwijnen.

Janneke Bos

*De fotonieuwjaarskaart van Ge Bos-Thoma voor 2015*



**INHOUDSOPGAVE**





*Henk Bos in de oude Hoogovenstrein, 28 september 2008 (EC)*

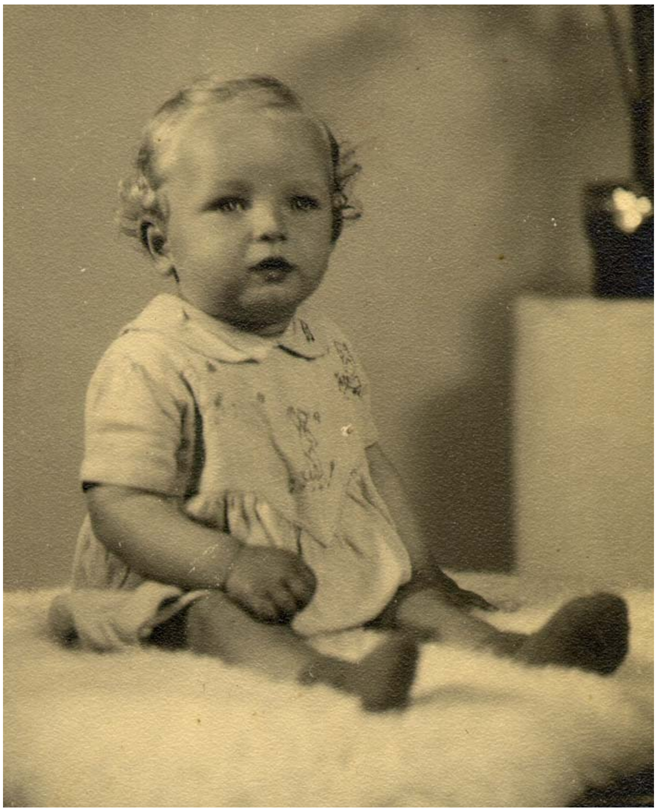
# DE FAMILIEMAN

**JEUGD**

Henk Bos werd geboren op 23 juni 1941, met de doopnaam Hendrik Bos te Nieuwe Pekela, als oudste zoon van Berend Bos (15 februari 1915 - 28 juli 1989) en Fenna Raatjes (5 mei 1919 - 7 januari 1991), getrouwd 24 januari 1941.



*Henk Bos (3 maanden) met Fenna en Berend Bos (EC)*



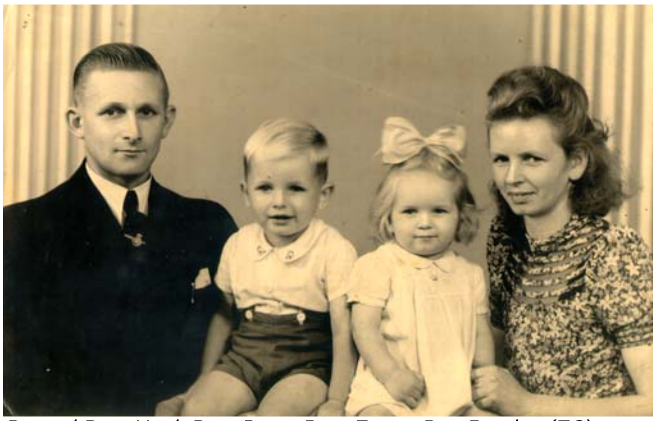
*Henk Bos 11 maanden (EC)*



*Henk Bos 18 maanden (EC)*



*Klein maar dapper, het eerste woonhuis van Henk Bos.*
*A. Reyndersstraat B 205 te Nieuwe Pekela (EC)*



*Berend Bos, Henk Bos, Betsy Bos, Fenna Bos-Raatjes (EC)*

*1946*
Kleuterschool



*Henk Bos in 1946 op de kleuterschool Groen van Prinsterer (Chr) te Nieuwe Pekela.*
*Henk staat met de armen over elkaar op het kruispunt van de rode lijnen aan de buitenzijde van de foto (EC)*



*Henk Bos en Betsy Bos op de lagere school... (EC)*

Op 12 maart 1943 werd zus Betje Bos (Betsy) geboren.
Op 5 januari 1947 werd broer Hessel Bos geboren.



*Berend, Henk , Fenna Bos-Raatjes en Betsy op het huwelijk van Hindrik Raatjes en Antje Raatjes-Bos (EC)*

Op 19 januari 1952 werd zus Janna (Janneke) Bos geboren.
Als laatste werd op 5 mei 1957 broer Berend Hendrik (Bert) Bos geboren.



*Henk, Hessel en Betsy Bos op de lagere school (EC)*




*Het huis waar de familie Bos heel lang gewoond heeft op Abraham Westerstraat A166 te Nieuwe Pekela. Ons schip Margeja ligt hier voor oma's huis zomer 1990, een half jaar voordat oma Bos overleed.(EC)*



Alle broers en zusters bij elkaar: Betsy, Henk, Bert, Hessel en Janneke Bos voor het kippenhok, ongeveer 1958 (EC)

*Wij zijn verhuisd van "klein maar dapper" toen Hessel is geboren dat was in 1947. Wij zijn naar Jan Oldenburgerstraat E 139 in Nieuwe Pekela gegaan.*
*Jouw vader ging toen naar de 1e klas van De school met de Bijbel aan de Doorsneeweg waar Meester Weber hoofd van de school was. Toen hij naar de 6e klas moest zijn we verhuisd naar de Abr. Westersstraat A 166. Hij ging toen naar de Groen van Prinstererschool. Waar meester Mulder hoofd was. Hij heeft 1 1/2 jaar in de 6e klas gezeten.*
*Wij gingen van i.p.v. op 1 april naar 1 september over.*
*Henk is toen naar de ULO in Veendam gegaan.*
*1 jaar want de ULO was niet zijn school. Hij is toen naar de LTS in Veendam gegaan.*



Vrijdag 24 Juli a.s. zijn onze lieve Ouders

**B. BOS**

en

**F. RAATJES**

**12½ jaar getrouwd.**

Nw.-Pekela, Juli 1953.
E 139.

HENKIE
BETSIE
HESSIE
JANNEKE.

Advertentie in de krant n.a.v. het 12,5 jarig huwelijk van Berend en Fenna Bos, ondertekend door Betsy, Henk, Hessel en Janneke Bos. Bert Bos is nog niet geboren (EC)

*Henk en ik zijn in "klein maar dapper" geboren, Hessel in St. Fransiscus in Veendam. Wij woonden toen nog in het kleine huisje. Janneke is geboren in de J. Oldenburgerstraat en Bert is in St. Fransiscus in Veendam geboren. Wij woonden toen in de Abr. Westersstraat.*

*Betsy Smit-Bos*



Familieportret: Betsy, Henk, Janneke, Hessel, Bert, Berend en Fenna Bos-Raatjes op 24 januari 1966, 25 jaar getrouwd (EC)

*Henk had altijd al iets met water. Toen wij aan de Jan Oldenburgerstraat woonden (dit was in een huis 2 onder 1 kap in een woning bouw) was er vlakbij een brug met aan iedere kant een leuning. Henk had een baksteen aan een touw gebonden en liet die steeds over de leuning in het water plonzen tot hij er zelf achteraan ging.*

*Na het jaar ULO waar Henk niets voor deed moesten onze ouders naar de ouderavond van de LTS. Ze gingen met lood in de schoenen want ook nu was Henk nooit aan de studie. Maar het viel reuze mee! Hij studeerde ook nu nooit.*
*Zijn leus was als ik zonder te leren een 6 haal waarom zal ik dan gaan leren voor een 7.*

*Betsy Smit-Bos*

**SCHOLEN**

Kleuterschool : Groen van Prinsterer-school (Chr) te Nieuwe Pekela
Klas 1 - 5 (nu groep 3 - 7): School met de Bijbel (aan de Doorsneeweg) te Nieuwe Pekela
Klas 6 (nu groep 8): Groen van Prinsterer- school te Nieuwe Pekela
1 jaar naar de Chr. U.L.O. school in Veendam
3 jaar Technische school te Veendam:
Diploma smeden/bankwerker in 1957 en
Diploma electriciën in juli 1958

*Lieve familie,*

*Alles waar je veel van houdt*
*Zal warmte blijven geven*
*Ook al is het niet gebleven*
*Het blijft altijd een deel van jou*
*Een stuk van je leven*

*Denk aan jullie!*

*Anita de Haan*
*Familie*

*De mensen van voorbij*

*De mensen van voorbij*
*Ze blijven met ons leven*
*De mensen van voorbij*
*Ze zijn met ons verweven*
*In liefde, in verhalen*
*Die wij zo graag herhalen*
*In bloemen, geuren, in een lied*
*Dat opklinkt uit verdriet*

*De mensen van voorbij*
*Zij worden niet vergeten*
*Zijn in een ander weten*
*Bij God mogen ze wonen*
*Daar waar geen pijn kan komen*
*De mensen van voorbij*
*Zijn in het Licht, zijn Vrij!*

*Hanna Lam*

*Martin en Heidi de Boer-Bos*
*Familie*



*Henk Bos in 1958 (Daan Hallewas)*

*Beste Ge en familie,*

*Graag wil ik jullie condoleren met het overlijden van Henk. Hoewel ik hem al zo'n 50 jaar niet meer heb gezien, roept het vele herinneringen uit een ver verleden weer op. Enkele daarvan vinden jullie hierbij. Het was een bijzondere tijd. Veel van onze activiteiten zouden nu welhaast ondenkbaar zijn. Ik wens jullie heel veel sterkte met dit verlies.*

*Daan Hallewas*
*Jeugdvriend*

*Deze herinneringen zijn van lang geleden uit het Pekelse, voor het vertrek van Henk naar Heemskerk. In mijn Zaanse tijd ontmoeten we elkaar weer en in de iets minder dan 50 jaar daarna zagen we elkaar niet meer.*
*De volgende gebeurtenissen dateren dus uit het eind van de vijftiger jaren van de vorige eeuw.*



*Henk Bos en Daan Hallewas koken op een vuurtje in 1958 (Daan Hallewas)*

*Buskruit*

*De drogist was onze grote vriend. Daar konden we kaliumnitraat en zwavel halen waarmee we kruit maakten. We zijn Henk uiteraard, Peter Westers en ik.*
*In het schuurtje achter Henk's huis stampten we ook de benodigde houtskool fijn en mengden alles.*
*Een kleine hoeveelheid op straat leggen met daarop een steen gaf een behoorlijke knal als je er met je voet op stampte. Op een nacht tussen kerst en nieuwjaar liepen we zo eens al knallend door Meden of Westerlee. Dat trok wel de aandacht van wat uit de kluiten gewassen oudere*

*jongens, die vonden dat we ons op hun territorium bevonden. Er dreigde een gevecht. Omdat ze ook met fietskettingen dreigden kozen we al snel het hazenpad.*
*Al zingend in de nacht liepen we terug. Het was toen nog echt donker. In de verte lagen alleen de rijen straat lantaarns van Meden/Westerlee, Kibbelgaarn en Pekela.*
*Kruit stopten we ook in stukken waterleidingbuis die werden afgesloten met proppen die Henk op school op de draaibank maakte. In het verre veld bij een zandafgraving een eind achter het zwembad (dat ook al ver van het bewoningslint lag om het vuile water van het Pekelder diep te vermijden) lieten we die ontploffen, waarbij de proppen gierend door de lucht schoten.*



*De zelf gemaakte raket in 1957 (Daan Hallewas)*

*Deze projectjes leidden ons naar iets groters (1957).*
*We kregen het idee om een raket te maken. Het werd een stalen buis van 8-10 cm diameter voorzien van een uit aluminium gedraaide neus en aan de andere kant drie aan de buis vastgezette vleugeltjes, waar het ding op steunde. De buis werd volgestopt met kruit.*
*Op ons oefenterrein in het verre veld legden we een streepje kruit dat werd aangestoken. Vervolgens was het dekking zoeken. Het liep met een sisser af. In plaats van op te stijgen smolt een van de vleugels van de buis af en viel het zaakje, een meters lange steekvlam uitbrakend, om.*

*Morse*

*Ik woonde aan het kanaal ('t daip') tegenover Henk en schuin tegenover Peter. Henk had morsesleutels gemaakt die aan een fietslamp met batterijen was verbonden.*
*Over het daip kon hij zo morse berichten naar mij seinen die ik weer schuin over het daip naar Peter kon doorsturen en omgekeerd. Leuk om voorbijgangers liefst de lokale politieagent wat in verwarring te brengen.*
*Bij volwassenen waren de herinneringen aan de oorlog toen nog vers.*

*Touw*

*Achter de tuin achter ons huis en achter de kerk lag de Hof. Een met geboomte omgeven gebied waarop aan de verste kant bomen stonden en aan de andere kant gras met een enkele boom. Het draaibankwerk van Henk leverde nu een katrol op waarmee je kon abseilen. Daarvoor werd bovenin de boom op het gras een lang touw vast gemaakt dat aan een boom veel verderop iets lager werd vast gemaakt. Hangend aan de handgrepen van de katrol kon je zo met een noodvaart abseilen.*
*Wat later waren er een paar hijskatrollen. Met het touw daarover geleid, kon je jezelf op eigen kracht meters omhoog takelen.*

*Daan Hallewas*
*Jeugdvriend*

*Beste familie Bos,*

*We willen jullie van harte condoleren met het overlijden van onze neef Henk. We hadden van Betsy en Menno gehoord dat hij ernstig ziek was en nu is hij niet meer.*
*Wij hebben Henk leren kennen als iemand die heel trots was op zijn wortels, en zeer gedreven in zijn passies.*
*Een bewonderendswaardige man!*
*Veel sterkte toegewenst in de komende tijd. Wat de vele mooie herinneringen jullie mogen troosten en bemoedigen.*
*Met hartelijke groet,*

*Henk en Greet de Haan*
*Familie*

**MUZIEK**

Henk was zeer muzikaal, hij speelde op zeer vele muziekinstrumenten. Vrijwel alles waar geluid uit kwam, kon hij muziek mee maken. Muziek werd van huis uit meegegeven en hij vond het leuk.

*Henk Bos op de fluit of piepstok zoals hij het noemde (EC)*

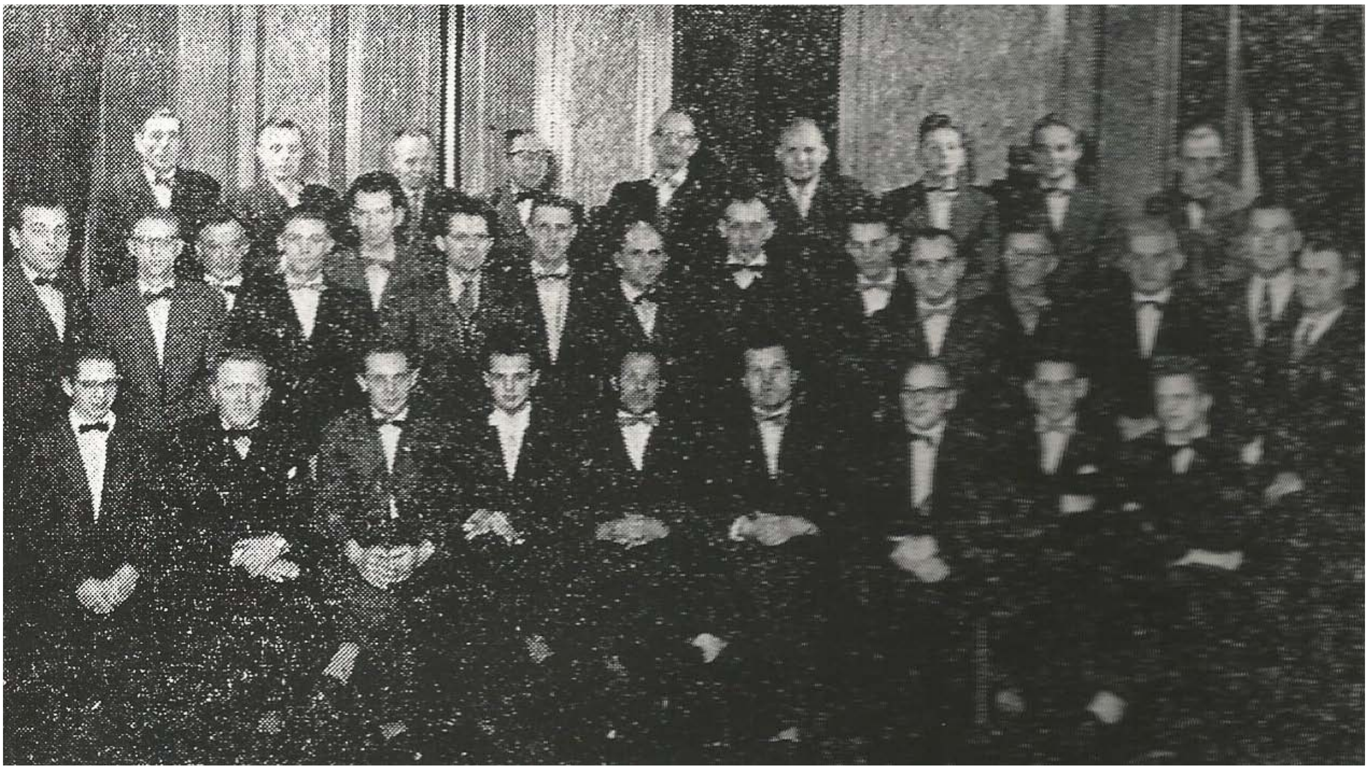




*Daan Hallewas (links), Jos Leijns, en rechts Henk Bos in Zaandam, ergens begin jaren 60 (Daan Hallewas)*



*De familie aan het muciseren, v.l.n.r. wachtmeester (in leger uniform) Henk Bos, Hessel Bos, Henny Bos, Betsy Bos en Hilly Lameijer (collega Betsy) in het ouderlijk huis, A 166, te Nieuwe Pekela, ter gelegenheid van het verlovingsfeest van Betsy en Menno Smit op 7 juli 1962 (EC)*


*De enige (kranten)foto waar Henk Bos op staat met het zangkoor Albatros uit Nieuwe Pekela. Foto is genomen op 24 december 1957 ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan van het koor. Henk staat helemaal links vooraan (Betsy Smit-Bos)*

*What is dying? "Bishop Brent"*

*A ship sails and I stand watching*
*Till she fades on the horizon*
*And someone at my side says*
*"She is gone", gone where?*
*Gone from my sight, that's all*
*She is just as large as when I saw her*
*The diminished size and*
*Total loss of sight is in me*
*Not in here*
*And just at the moment when someone says*
*"She is gone", there are others*
*Who are watching her coming*
*And other voices take up a glad shout*
*"There she comes"*
*And that is dying*

*Wat is sterven?*

*Een schip zeilt weg en ik sta te kijken*
*Totdat ze vervaagt aan de horizon*
*En iemand naast me zegt*
*"Ze is weg" Waarheen?*
*Weg uit mijn blikveld dat is alles*
*Ze is net zo levensgroot als toen ik haar zag*
*Het kleiner worden en helemaal uit het zicht verdwijnen zit in mij*
*Niet in haar, en juist op het moment als iemand naast me zegt "Ze is weg" zijn er anderen die op haar aankomst wachten*
*En andere stemmen die vreugdevol zeggen*
*"Daar komt ze" En dat is sterven*

*Alle liefs*
*Bert en Rina Smit*
*Familie*


*In het winterseizoen 1986/1987 ging Henk naar de Drommedaris in Enkhuizen om te leren spelen op een trekharmonica (trekzak). Een diatonisch muziekinstrument (trekken en duwen geeft een andere toon). Henk speelt hier in de Hasebroekstraat 7. Janneke ging met hem mee.*
*Al snel stopte Henk met spelen maar Janneke ging nog enkele jaren door (tot winter 1989/1990 in Sneek) (EC)*



*De familie Thoma kwam in november 1956 op de Hasebroekstraat 7 te Heemskerk wonen, deze foto is van kort daarna.*
*Van links naar rechts Marchien Thoma-Zwaneveld, Ge Thoma, Egbert Thoma en Janny Thoma.(EC)*

**NAAR HEEMSKERK**

*Over wanneer wij (fam. Thoma) hier zijn komen wonen weet ik wel: november 1956. Dat weet ik omdat ik het zo zonde vond dat we vlak voor St. Maarten moesten verhuizen. In het noorden vierden we dat feest, ik dacht dat het hier niet gevierd werd. Of dat nu kwam omdat er hier zoveel noorderlingen waren komen te wonen of dat het altijd al gevierd werd weet ik niet. In de Zaanstreek werd (en wordt) het wel altijd gevierd. Maar in de avond kwamen kinderen met lampions langs. Het hielp een beetje tegen de heimwee.*

*Ge Bos-Thoma*

Mijn moeder, Gezina Annechina (Ge) Thoma, verhuisde met haar jongere zus Jantje (Janny) Thoma en haar ouders Marchien Thoma-Zwaneveld en Egbert Thoma in november 1956 vanuit de provincie Groningen naar Heemskerk toen Egbert een baan kreeg bij de Hoogovens.

Ze kwamen toen wonen in de Hasebroekstraat 7, het huis waarin Ge momenteel nog steeds woont. Het huurhuis was een van de vele woningen die door de Hoogovens beschikbaar werd gesteld voor het personeel.

Destijds was het blokje huizen het enige nieuwbouwstuk tussen de oudste dorpskern (met in het midden de Hervormde kerk) en kasteel Assumburg. De rest was nog niet bebouwd en bestond uit weiland. Ook de straten waren toen nog niet klaar... de naam Hasebroekstraat is pas per 29 augustus 1957 per raadsbesluit door de gemeente Heemskerk vastgelegd.

*Rechts: de Hasebroekstraat 7 te Heemskerk, 30 april 2005*
*De gele Volkswagen Polo is van Janneke Bos (EC)*

*Mijn vader werkte op de sinterfabriek, daar werd de stoffige ijzeroer samengebakken tot een soort koek waardoor het beter in de hoogovens gesmolten kon worden. Op die manier vloog het niet op de hitte van het vuur de oven uit. Hij zorgde er met anderen voor dat het ijzerstof netjes op de banden terecht kwam waarop het gebakken werd. Het was vooral in het begin ongezond en vies werk, hij moest zich na zijn dienst helemaal wassen en werd zelfs dan nog niet helemaal schoon. Op de Hoogovens kregen ze allemaal eens in het jaar een pakket met zeep en handdoeken (kreeg Henk ook) om zich voor het naar huis*



*gaan goed te kunnen wassen. Het stof bleef in de huidplooien en zweetklieren zitten. Later werd het beter, toen kwam er een betere stofafzuiging. Pa had nog jaren na zijn pensioen last van donkere plooien in zijn nek: het stof kwam er maar heel langzaam uit.*

*Ge Bos-Thoma*

*Opa was machine bankwerker.*

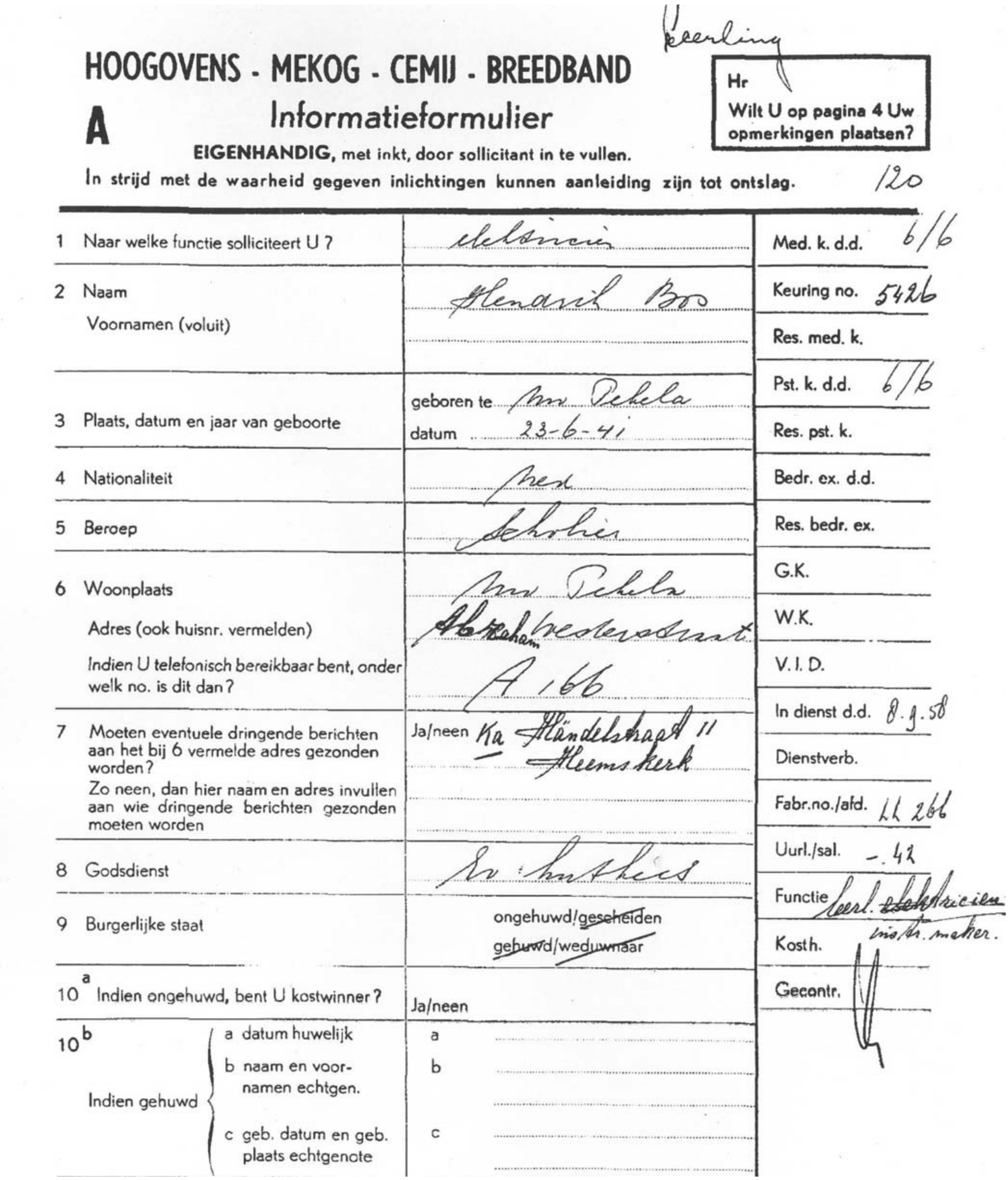
*Janny Thoma*

**HOOGOVENS**

*Dat Henk naar de hoogovens is gegaan kwam door mijn sollicitatie bij de Coop. Strokartonfabriek De Union. De direkteur vroeg mij of ik nog meer broers en zussen had. Zo noemde ik Henk dat hij graag naar de Hoogovens wilde om verder te leren maar dat hij was afgewezen omdat hij te ver weg woonde. Laat hem maar even komen wij kunnen ook nog wel iemand gebruiken. Henk heeft toen een gesprek gehad met de direkteur (dhr. v.d. Veen) en die heeft gezorgd dat hij naar de Hoogovens kon. Henk heeft hem bedankt met een doos sigaren.*

*Betsy Smit-Bos*

Op 8 september 1958 wordt Henk Bos (zonder proeftijd) in vaste dienst genomen als leerling instrumentmaker bij de Hoogovens. Op 6 juni 1958 was hij al goedgekeurd.



HOOGOVENS - MEKOG - CEMIJ - BREEDBAND

Leerling

Hr
Wilt U op pagina 4 Uw opmerkingen plaatsen?

A Informatieformulier

EIGENHANDIG, met inkt, door sollicitant in te vullen.

In strijd met de waarheid gegeven inlichtingen kunnen aanleiding zijn tot ontslag.

120

| | | |
|---|---|---|
| 1 Naar welke functie solliciteert U ? | electricien | Med. k. d.d. 6/6 |
| 2 Naam | Hendrik Bos | Keuring no. 5426 |
| Voornamen (voluit) | | Res. med. k. |
| | | Pst. k. d.d. 6/6 |
| 3 Plaats, datum en jaar van geboorte | geboren te Nw Pekela<br>datum 23-6-41 | Res. pst. k. |
| 4 Nationaliteit | Ned | Bedr. ex. d.d. |
| 5 Beroep | Scholier | Res. bedr. ex. |
| 6 Woonplaats | Nw Pekela | G.K. |
| Adres (ook huisnr. vermelden) | Westerstraat | W.K. |
| Indien U telefonisch bereikbaar bent, onder welk no. is dit dan? | A 166 | V. I. D. |
| | | In dienst d.d. 8.9.58 |
| 7 Moeten eventuele dringende berichten aan het bij 6 vermelde adres gezonden worden?<br>Zo neen, dan hier naam en adres invullen aan wie dringende berichten gezonden moeten worden | Ja/neen Ka Händelstraat 11 Heemskerk | Dienstverb. |
| | | Fabr.no./afd. LL 266 |
| | | Uurl./sal. -.42 |
| 8 Godsdienst | Ev. Luthers | Functie leerl. ~~elektricien~~ instr. maker. |
| 9 Burgerlijke staat | ongehuwd/~~gescheiden~~<br>~~gehuwd~~/~~weduwnaar~~ | Kosth. |
| 10[a] Indien ongehuwd, bent U kostwinner? | Ja/neen | Gecontr. |
| 10[b] Indien gehuwd: a datum huwelijk | a | |
| b naam en voornamen echtgen. | b | |
| c geb. datum en geb. plaats echtgenote | c | |

171.

# KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE HOOGOVENS EN STAALFABRIEKEN N.V.
## IJMUIDEN

Aanstelling in vaste dienst
als leerling.

De heer H.Bos, LL 266
Händelstraat 11
H e e m s k e r k

Mijnheer,

Hiermede berichten wij u, dat door ons besloten is u met ingang van 8 september 1958 in vaste dienst aan te stellen in de functie van leerling instrumentmaker tegen een loon van f.0.42 per uur.

Indien ons tijdens de opleiding alsnog mocht blijken dat u deze niet met vrucht kunt volgen, zal de opleiding onmiddellijk worden beëindigd en zal deze arbeidsovereenkomst worden ontbonden.

Door aanvaarding van deze aanstelling bent u onderworpen aan :

1. de Collectieve Arbeidsovereenkomst in de Metaalindustrie, behoudens voor u gunstiger regelingen, door de Directie vastgesteld ;
2. het Reglement van Orde ;
3. het Veiligheidsreglement ;
4. de " Regelen " bedoeld in art.15 van het Reglement van de aan ons bedrijf verbonden Afdelingskas en de controlevoorschriften, vastgesteld onder inachtneming van art.27 lid 2 der Ongevallenwet 1921; ;
5. de bepalingen van de " Verzameling van enkele regelingen betreffende de Arbeidsvoorwaarden ".

Ten overvloede zij erop gewezen, dat ingeval van ziekte of ongeval met uitsluiting van artikel 1638 c lid 1 en 2 van het Burgerlijk Wetboek, de bepalingen van Ziekte- respectievelijk Ongevallenwet gelden, aangevuld met een uitkering op grond van artikel 22 der C.A.O. in de Metaalindustrie.

Voorts treedt u toe tot het Wenckebachfonds Arbeiders. De wekelijkse bijdrage aan dit fonds, ½ % van het loon, zal wekelijks van uw loon worden ingehouden. Verder wordt nog van uw loon ingehouden : 2,2 % daarvan als Ziekenfondspremie, 0,5 % als premie ingevolge de Werkloosheidswet, 1 % als premie ingevolge de Ziektewet en 6¾ % als premie i.v.m. de Algemene Ouderdomswet.

De uitbetaling van het loon over een afgelopen loonweek, die van donderdag tot en met woensdag d.a.v. loopt, zal geschieden uiterlijk op de tweede zaterdag, volgend op het einde van de loonweek. De eerste uitbetaling, die aan u wordt gedaan, bevat daarom een voorschot ten bedrage van ongeveer een week loon. Dit voorschot wordt aan het eind van het dienstverband weer verrekend.

Wij nodigen u uit van bovenstaande regelen goede nota te nemen.

Handtekening van de leerling voor ontvangst en akkoordverklaring met bovenstaand schrijven en voor ontvangst van de regelingen, genoemd onder 2, 5 en 6 :

Koninklijke Nederlandsche Hoogovens
en Staalfabrieken N.V.
p.p.

Ondergetekende,
in zijn hoedanigheid van wettelijke vertegenwoordiger van de in dit contract genoemde minderjarige, verklaart hierbij voornoemde minderjarige te machtigen, tot het aangaan van de arbeidsovereenkomst hierboven vermeld.

Handtekening :

4756 (87) lev.tijd 1 mnd.

*De officiële aanstelling van Henk Bos bij de Hoogovens op 8 september 1958, vader Berend Bos tekent mee (EC)*



*V.l.n.r. oom Ben, Aad, Jan, Henk, Bert Bos en Sien Sprenkeling in de Händelstraat te Heemskerk (de straat is nog zand) (EC)*

Op het sollicitatieformulier is leerling electriën doorgehaald en leerling instrumentmaker ingevuld.
Omdat Henk bij het ingaan van zijn dienstverband nog minderjarig is (hij is net 17 geworden in juni), tekent Berend Bos als wettelijke vertegenwoordiger mee...
Op het sollicitatieformulier staat tevens het beroep van Berend, papiermaker bij de strokartonfabriek De Kroon.

In eerste instantie werd hij niet aangenomen omdat hij te ver weg woont. Als hij bij oom Ben (Bernardus) Bos en tante Sien (Joziena  Alberdiena) Sprenkeling in de kost kan gaan verandert de zaak en wordt hij toch aangenomen.
Oom Ben en tante Sien zijn getrouwd op 27 mei 1950 en gaan wonen in de Händelstraat 11 te Heemskerk.

Oom Ben en tante Sien hebben op dat moment 4 jonge kinderen: Henk van 7 (Hendrik, 12 december 1950), Jan van 5 (Jan Pieter, 26 februari 1953) en de tweeling Aad (Ate) en Bert (Berend) van 3 (27 oktober 1954).
Als nakomertje wordt een dochter geboren op 23 juli 1965, Jenny Bos. Ook oom Ben werkt bij de Hoogovens, eerst bij de zuurstoffabriek, later bij de blikafdeling.

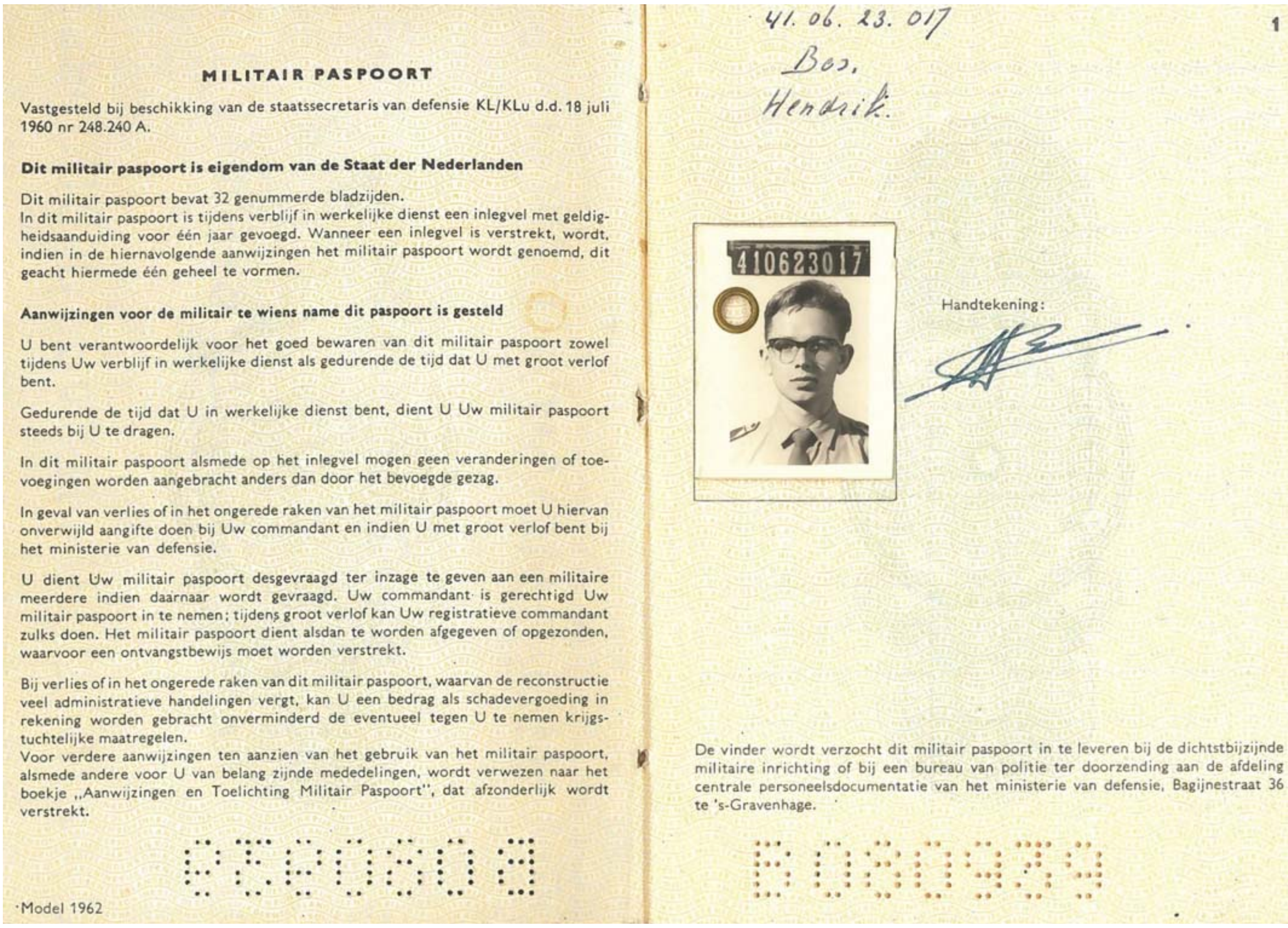
De Händelstraat is vlakbij de Hasebroekstraat, en eveneens een straat in de nieuwbouw van Heemskerk.
Per raadsbesluit van 26 september 1957 (iets later dan de Hasebroekstraat) officieel van naam voorzien.

Henk gaat bij deze aanstelling 42 cent per uur verdienen...

**Staat van dienst**

| | | |
|---|---|---|
| 08-09-1958 | LL-instrumentenmaker | LL |
| 01-01-1959 | LL-bedr.instrumentenmaker | LL |
| 20-07-1961 | aank. instrumentenvakman | Instrumentmakerij |
| 10-08-1961 | dienstverb. opgeschort i.v.m. | Militaire dienst |
| 01-07-1963 | aank. instrumentenvakman | Instrumentmakerij |
| 28-06-1964 | Instrumentenvakman | Instrumentmakerij |
| 01-09-1966 | Instrumentenmonteur | Instrumentmakerij |
| 01-07-1967 | Instrumentenmonteur | Bedrijfsinstrumentatie Walserijen |
| 01-04-1969 | Instrumentenmonteur | Bedrijfsinstr.technische dienst Noord |
| 01-10-1969 | hoofd Instrumentenmonteur | Bedrijfsinstr.technische dienst Noord |
| 01-07-1970 | hoofd Instrumentenmonteur A | Bedrijfsinstr.technische dienst Noord |
| 01-06-1974 | Instrumenttechnicus | Bedrijfsinstrumentatiedienst |
| 01-07-1974 | Instrumenttechnicus A | Bedrijfsinstrumentatiedienst |
| 01-05-1983 | Instrumenttechnicus A | EID, Sector Staal |
| 01-09-1987 | Onderhoudssystematicus C | EID, Sector Staal |
| 01-04-1993 | Automatiseringsmedew. D | TS, Elektrotechn., Install. Info. en Onderhoudstechnologie |
| 01-09-1993 | Automatiseringsmedew. C | TS, VKT |

*Staat van dienst van Henk Bos bij de Hoogovens (later Corus, nu Tata Steel), hij zou er uiteindelijk 43 jaar werken... (EC)*



MILITAIR PASPOORT

Vastgesteld bij beschikking van de staatssecretaris van defensie KL/KLu d.d. 18 juli 1960 nr 248.240 A.

**Dit militair paspoort is eigendom van de Staat der Nederlanden**

Dit militair paspoort bevat 32 genummerde bladzijden.
In dit militair paspoort is tijdens verblijf in werkelijke dienst een inlegvel met geldigheidsaanduiding voor één jaar gevoegd. Wanneer een inlegvel is verstrekt, wordt, indien in de hiernavolgende aanwijzingen het militair paspoort wordt genoemd, dit geacht hiermede één geheel te vormen.

**Aanwijzingen voor de militair te wiens name dit paspoort is gesteld**

U bent verantwoordelijk voor het goed bewaren van dit militair paspoort zowel tijdens Uw verblijf in werkelijke dienst als gedurende de tijd dat U met groot verlof bent.

Gedurende de tijd dat U in werkelijke dienst bent, dient U Uw militair paspoort steeds bij U te dragen.

In dit militair paspoort alsmede op het inlegvel mogen geen veranderingen of toevoegingen worden aangebracht anders dan door het bevoegde gezag.

In geval van verlies of in het ongerede raken van het militair paspoort moet U hiervan onverwijld aangifte doen bij Uw commandant en indien U met groot verlof bent bij het ministerie van defensie.

U dient Uw militair paspoort desgevraagd ter inzage te geven aan een militaire meerdere indien daarnaar wordt gevraagd. Uw commandant is gerechtigd Uw militair paspoort in te nemen; tijdens groot verlof kan Uw registratieve commandant zulks doen. Het militair paspoort dient alsdan te worden afgegeven of opgezonden, waarvoor een ontvangstbewijs moet worden verstrekt.

Bij verlies of in het ongerede raken van dit militair paspoort, waarvan de reconstructie veel administratieve handelingen vergt, kan U een bedrag als schadevergoeding in rekening worden gebracht onverminderd de eventueel tegen U te nemen krijgstuchtelijke maatregelen.
Voor verdere aanwijzingen ten aanzien van het gebruik van het militair paspoort, alsmede andere voor U van belang zijnde mededelingen, wordt verwezen naar het boekje „Aanwijzingen en Toelichting Militair Paspoort", dat afzonderlijk wordt verstrekt.

Model 1962

1

41. 06. 23. 017
Bos,
Hendrik.

410623017

Handtekening:

De vinder wordt verzocht dit militair paspoort in te leveren bij de dichtstbijzijnde militaire inrichting of bij een bureau van politie ter doorzending aan de afdeling centrale personeelsdocumentatie van het ministerie van defensie, Bagijnestraat 36 te 's-Gravenhage.

*Het officiële militaire paspoort van Henk Bos.*
*In het paspoort worden alle vaccinaties bijgehouden, staat zijn brilgegevens (R -3.25, L -1.25), zijn bloedgroep O negatief en allerlei geneeskundige onderzoeken.*
*Niet alle legeringen zijn aangetekend in het paspoort (EC)*

**MILITAIRE DIENST**

Eenmaal 18 jaar geworden komt de militaire dienstplicht in zicht. Dat wordt echter 2x uitgesteld, de eerste keer op 14 juni 1960 met een Ministeriële Beschikking Afdeling Dienstplichtzaken, de tweede keer op 8 maart 1961 eveneens met een Ministeriële Beschikking Afdeling Dienstplichtzaken.

Op 10 augustus 1961 is het echter zover, soldaat Henk Bos met registratienummer 41.06.23.017, net 20 jaar, wordt opgeroepen om ingedeeld te worden bij het Korps Luchtdoel Artillerie voor de eerste oefening als gewoon dienstplichtige van de lichting 1961, 4e Ploeg, geplaatst bij het Depot Artillerie op de Legerplaats Ossendrecht.



853

L. FORM 14165

BEWIJS VAN LEGERING

ONDERDEEL: 49e A.V.A. B-Batterij
NAAM: Bos
VOORNAMEN: Hendrik
REGISTRATIENUMMER: 41.06.23.017
LEGERINGSGEBOUW: F

Steenwijkerwold . 22 juni 1962

*Bij overplaatsing of vertrek met groot verlof dient dit bewijs bij de Kazernecommandant te worden ingeleverd.*

DE KAZERNECOMMANDANT:
de Kolonel
Jhr. J.J.G. Beelarts
v. Blokland

Stempel

LEGERPLAATS STEENWIJKERWOLD COMMANDANT

BD-III-22657 009385V

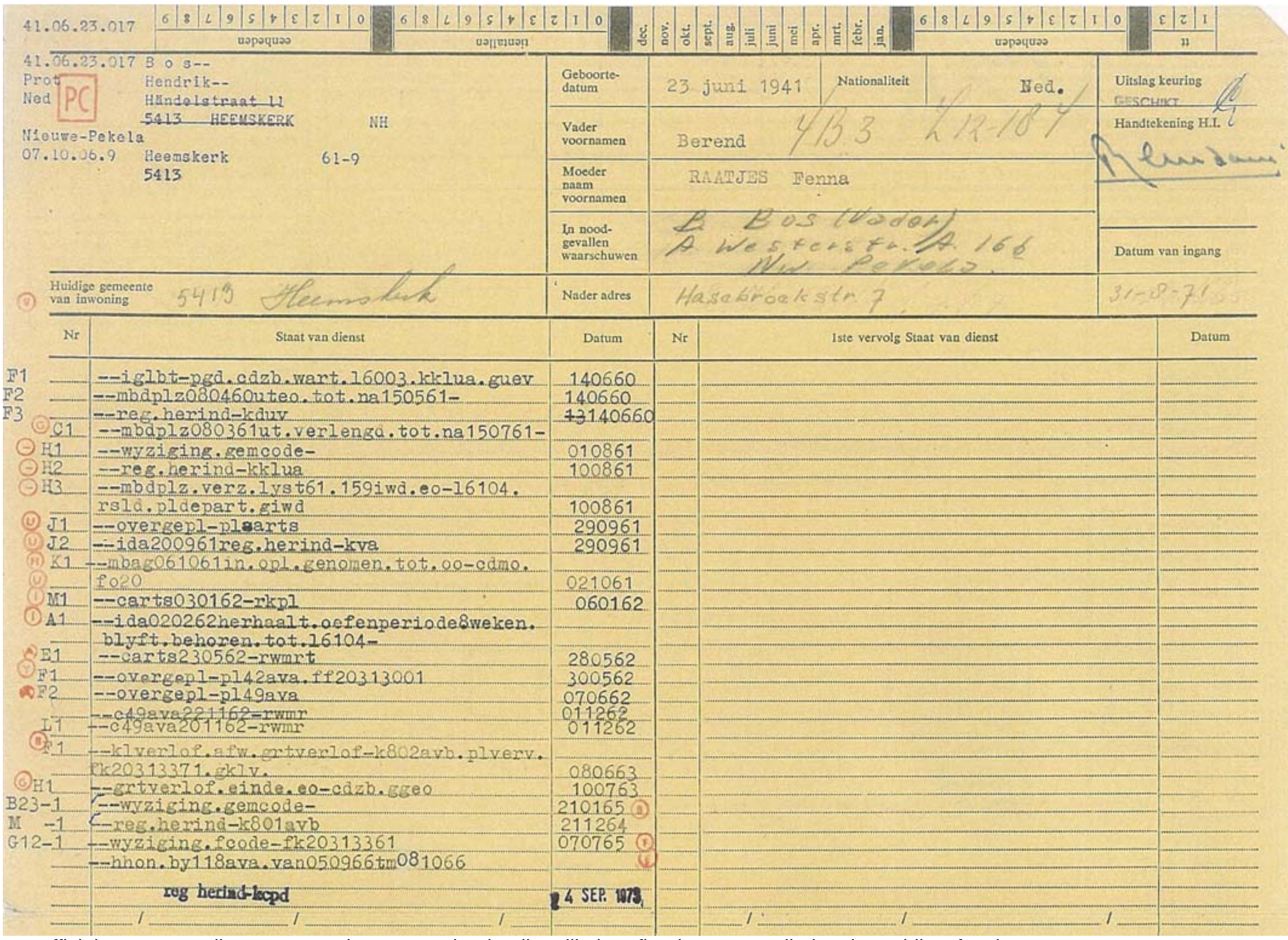
*Dit bewijs van legering is niet ingeleverd...(EC)*

Nauwelijks 2 maanden later hebben ze door dat Henk bij Scouting gezeten heeft en daar ook leiding heeft gegeven. Hij wordt overgeplaatst naar de Artillerie School op de "Chassée" kazerne te Breda om daar opgeleid te worden tot onderofficier. Op 6 januari 1962 wordt hij bevorderd tot korporaal. Onderofficier worden betekende wel dat je langer in dienst moest...

Op 28 mei 1962 wordt hij wederom bevorderd, ditmaal tijdelijk tot wachtmeester. Hij wordt overgeplaatst naar de 42e Afdeling Veld Artillerie op de "Johan Willem Friso" kazerne te Assen op 30 mei 1962.



*Op oefening met militaire voertuigen (EC)*



41.06.23.017

41.06.23.017 B o s--
Prot Ned PC
Hendrik--
Händelstraat 11
5413 HEEMSKERK NH
Nieuwe-Pekela
07.10.06.9 Heemskerk 61-9
5413

Geboorte-datum: 23 juni 1941 | Nationaliteit: Ned.
Vader voornamen: Berend
Moeder naam voornamen: RAATJES Fenna
In noodgevallen waarschuwen: B. Bos (Vader) A Westerstr. A 166 Nw. Pekela.
Uitslag keuring: GESCHIKT
Handtekening H.I.
Datum van ingang: 31-8-71
Huidige gemeente van inwoning: 5413 Heemskerk
Nader adres: Hasebroekstr. 7

| Nr | Staat van dienst | Datum |
|---|---|---|
| F1 | --iglbt-pgd.cdzb.wart.16003.kklua.guev | 140660 |
| F2 | --mbdplz080460uteo.tot.na150561- | 140660 |
| F3 | --reg.herind-kduv | 13140660 |
| C1 | --mbdplz080361ut.verlengd.tot.na150761- | |
| H1 | --wyziging.gemcode- | 010861 |
| H2 | --reg.herind-kklua | 100861 |
| H3 | --mbdplz.verz.lyst61.159iwd.eo-16104. rsld.pldepart.giwd | 100861 |
| J1 | --overgepl-plaarts | 290961 |
| J2 | --ida200961reg.herind-kva | 290961 |
| K1 | --mbag061061in.opl.genomen.tot.oo-cdmo. fo20 | 021061 |
| M1 | --carts030162-rkpl | 060162 |
| A1 | --ida020262herhaalt.oefenperiode8weken. blyft.behoren.tot.16104- | |
| E1 | --carts230562-rwmrt | 280562 |
| F1 | --overgepl-pl42ava.ff20313001 | 300562 |
| F2 | --overgepl-pl49ava | 070662 |
| | --c49ava221162-rwmr | 011262 |
| L1 | --c49ava201162-rwmr | 011262 |
| F1 | --klverlof.afw.grtverlof-k802avb.plverv. fk20313371.gklv. | 080663 |
| H1 | --grtverlof.einde.eo-cdzb.ggeo | 100763 |
| B23-1 | --wyziging.gemcode- | 210165 |
| M -1 | --reg.herind-k801avb | 211264 |
| G12-1 | --wyziging.fcode-fk20313361 | 070765 |
| | --hhon.by118ava.van050966tm081066 | |
| | reg herind-kcpd | 4 SEP. 1973 |

*De officiële staat van dienst van Henk Bos met daarin alle militaire afkortingen van zijn loopbaan bij Defensie.*
*Voor een leek niet begrijpbaar en daarom op verzoek vertaald naar gewoon Nederlands... (EC)*



Op 7 juni 1962 wordt Henk overgeplaatst naar de 49e Afdeling Veld Artillerie op de Legerplaats Steenwijkerwold  en definitief bevorderd tot wachtmeester op 1 december 1962.

Op 8 juni 1963 mag hij naar huis in afwachting van het definitieve verlof op 10 juli 1963. Hij wordt registratief ingedeeld bij het 802e Aanvulling Bataljon op het Infanterie Schietkamp te Harskamp.

Op 21 december 1964 wordt hij registratief heringedeeld bij het 801e Aanvulling Bataljon, op de "Koudenhorn" kazerne te Haarlem.



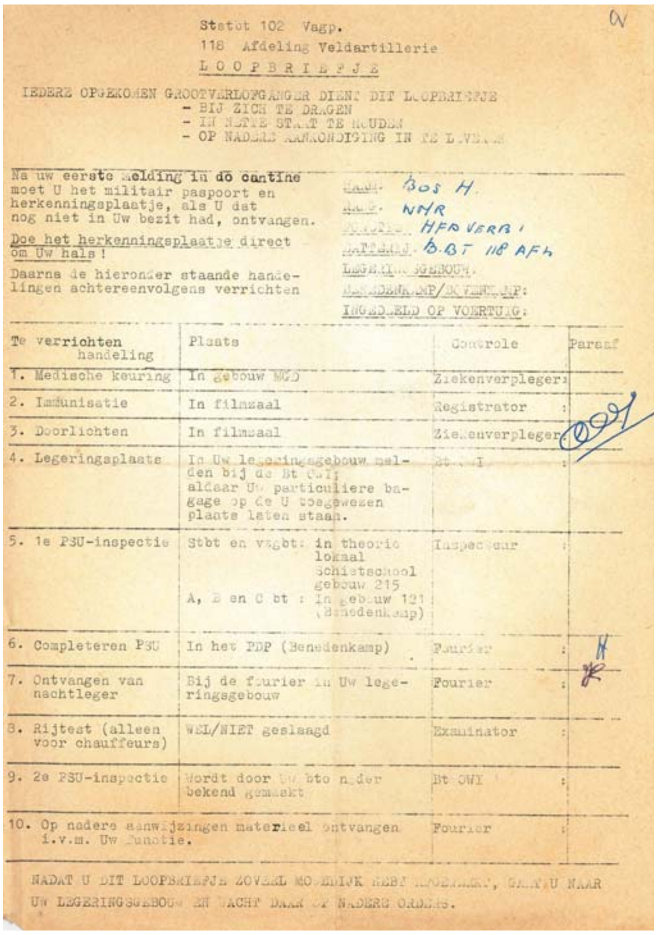
*Henk maakte als hoofd verbindingen foto’s van zijn mede militairen. Hij staat er zelf helaas niet op. Zoals op de beide foto’s heeft Henk er ook ongeveer uitgezien (EC)*



*Bij de verbindingendienst was er veel veldwerk (EC)*

Op 5 september 1966 (na zijn trouwen) moet hij als 25-jarige terug in dienst op een herhalingsoefening bij de 118e Afdeling Veld Artillerie op de Legerplaats te Steenwijkerwold. Op 9 oktober 1966 mag hij weer naar huis.

Hij ontvangt nog wel enkele oproepkaarten dat hij zich op een bepaald adres moet melden als er bevestiging van komt, maar dat komt er niet van. Wel aardig is dat op deze oproepkaarten het adres staat, in mei 1971 is het adres nog Lessestraat 314 in Heemskerk, die van september en december 1971 zijn geadresseerd op de Hasebroekstraat 7 te Heemskerk. Op de staat van dienst van Henk Bos staat aangetekend dat per 31 augustus 1971 hij de Hasebroekstraat 7 als nader adres heeft...



Statot 102 Vagp.
118 Afdeling Veldartillerie
LOOPBRIEFJE

IEDERE OPGEKOMEN GROOTVERLOFGANGER DIENT DIT LOOPBRIEFJE
- BIJ ZICH TE DRAGEN
- IN NETTE STAAT TE HOUDEN
- OP NADERE AANKONDIGING IN TE LEVEREN

Na uw eerste melding in de cantine moet U het militair paspoort en herkenningsplaatje, als U dat nog niet in Uw bezit had, ontvangen.

Doe het herkenningsplaatje direct om Uw hals!

Daarna de hieronder staande handelingen achtereenvolgens verrichten

NAAM: Bos H.
RANG: NMR
FUNCTIE: HFD VERB.
BATTERIJ: B.BT 118 AFA
LEGERINGSGEBOUW:
BENEDENKAMP/BOVENKAMP:
INGEDEELD OP VOERTUIG:

| Te verrichten handeling | Plaats | Controle | Paraaf |
|---|---|---|---|
| 1. Medische keuring | In gebouw MGD | Ziekenverpleger: | |
| 2. Immunisatie | In filmzaal | Registrator : | |
| 3. Doorlichten | In filmzaal | Ziekenverpleger: | |
| 4. Legeringsplaats | In Uw legeringsgebouw melden bij de Bt C.T.; aldaar Uw particuliere bagage op de U toegewezen plaats laten staan. | Bt C.T. : | |
| 5. 1e PSU-inspectie | Stbt en vagbt: in theorie lokaal Schietschool gebouw 215<br>A, B en C bt : In gebouw 121 (Benedenkamp) | Inspecteur : | |
| 6. Completeren PSU | In het PDP (Benedenkamp) | Fourier : | |
| 7. Ontvangen van nachtleger | Bij de fourier in Uw legeringsgebouw | Fourier : | |
| 8. Rijtest (alleen voor chauffeurs) | WEL/NIET geslaagd | Examinator : | |
| 9. 2e PSU-inspectie | Wordt door Uw bto nader bekend gemaakt | Bt OWI : | |
| 10. Op nadere aanwijzingen materieel ontvangen i.v.m. Uw functie. | | Fourier : | |

NADAT U DIT LOOPBRIEFJE ZOVEEL MOGELIJK HEBT INGEVULD, GAAT U NAAR UW LEGERINGSGEBOUW EN WACHT DAAR OP NADERE ORDERS.

*Loopbriefje om zijn keuringen en persoonlijke standaard uitrusting te complementeren bij de herhaling (EC)*



L. Form. 2000

R1

DIENSTGEHEIM
LASTGEVING

Voor: H. Bos
Rnr: 41.06.23.017
Enkelv. oorlogsond. : BBt-118 Afdva
Functie : hfd vbdn
Plaats van opkomst : Heeswijk (U)
Punt van aanmelding : Provincialeweg 74

TIJDSTIP VAN OPKOMST
ONMIDDELLIJK — na ontvangst van een groen gekleurde oproepingskaart R 1,
— of na uitzending van een radio-omroepbericht betreffende de opkomst van militairen in het bezit van een GROENE lastgeving, welke in de linker bovenhoek is gemerkt met R 1.

Haarlem -3 nov. 1966 19..
C-801 Aanvullingsbataljon
Lnt-Kol. v. bijz. diensten

Z.O.Z.

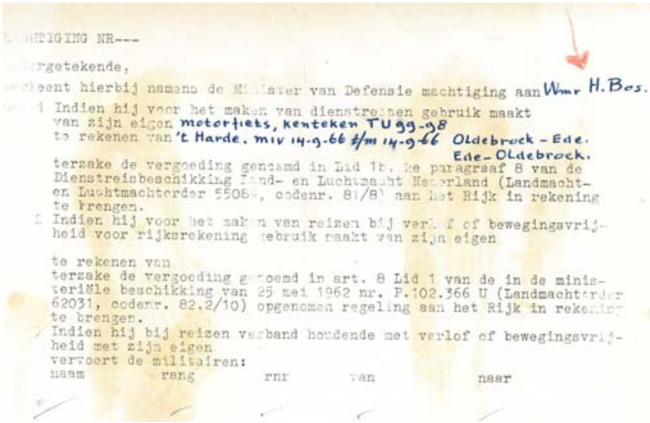
J. A. van Heijl

15C à 2-I-60155-620790°-211

*De lastgeving waarmee Henk indien nodig weer opgeroepen kon worden, hierop staat dat hij toendertijd hoofd verbindingen was*



*Wassen bij de waterkar met handpomp (EC)*



MACHTIGING NR---

Ondergetekende,
verleent hierbij namens de Minister van Defensie machtiging aan Wmr H. Bos.

1 Indien hij voor het maken van dienstreizen gebruik maakt van zijn eigen motorfiets, kenteken TU 99-98 te rekenen van 't Harde. m.i.v. 14-9-66 t/m 14-9-66 Oldebroek - Ede. Ede - Oldebroek.
terzake de vergoeding genoemd in Lid 1b, 2e paragraaf 8 van de Dienstreisbeschikking Land- en Luchtmacht Nederland (Landmacht- en Luchtmachtorder 5508., codenr. 81/8) aan het Rijk in rekening te brengen.

2 Indien hij voor het maken van reizen bij verlof of bewegingsvrijheid voor rijksrekening gebruik maakt van zijn eigen

te rekenen van
terzake de vergoeding genoemd in art. 8 Lid 1 van de in de ministeriële beschikking van 25 mei 1962 nr. P.102.366 U (Landmachtorder 62031, codenr. 82.2/10) opgenomen regeling aan het Rijk in rekening te brengen.

3 Indien hij bij reizen verband houdende met verlof of bewegingsvrijheid met zijn eigen
vervoert de militairen:
naam rang rnr van naar

*Tijdens de herhalingsoefening mag Henk gebruik maken van zijn eigen motorfiets tegen vergoeding (EC)*

Op 1 oktober 1981 wordt hij definitief ontslagen van alle verplichtingen van de Dienstplicht. De zak met militaire spullen (PSU) staat nog klaar op zolder...



*Zicht op de colonne waarin Henk bijrijder was (EC)*

In de tijd dat Henk in militaire dienst was, ging Ge Thoma als au pair naar Engeland.

*Mijn au pair tijd staat nog heel goed in het geheugen. Ik mocht van pa niet alleen naar het buitenland en zeker al niet voor een half jaar voordat ik 21 was.*
*Ik heb dus ca. een half jaar voordat ik 21 werd alvast "het een en ander ín de week gezet". Dat Henk toen al in dienst was, was een extra overweging om in die tijd te gaan. Omdat hij als wachtmeester langer in dienst is geweest duurde de tijd alleen wel heel erg lang. Bovendien had ik het idee dat hij het niet prettig zou vinden als ik voor langere tijd weg zou zijn. Ikzelf vond dat in ieder geval geen goed idee.*
*Toen ik 21 was geworden had ik een adres waar ik heen zou gaan: naar een familie Rudyard Helpman in Ashcombe near Dawlish in Devon. Ze woonden in de oude pastorie van het dorp tegenover de kerk. Zij wisten dat ik bij de padvinderij zat en ze hebben gezorgd dat ik in Exeter op mijn vrije dag bij een horde kon werken nadat ik eerst de verplichte Engelse les had gehad. Ik wist toen nog niet dat de familie nogal op leeftijd was: meneer vierde zijn 80e verjaardag toen ik er was, mevrouw was een paar jaar jonger. De dochter van de familie was iets ouder dan mijn moeder. Ze waren allemaal officier geweest in de oorlog en dat was te merken: strikte leefregels, "Law and Order".*
*Ik ben in de week nadat ik jarig was geweest naar Engeland gegaan, of dat met de boot of het vliegtuig (ik denk boot) weet ik niet zeker meer. Daarna met de trein naar Exeter waar de Commander (zoals hij door iedereen genoemd werd) met met de auto afhaalde.*
*Naar een politiebureau om me te melden (als buitenlander mocht je niet zomaar werken, als je langer dan een paar weken in Engeland wilde zijn moest je een verblijfs-vergunning hebben, de Commander moest voor me tekenen. Het huishouden was erg ouderwets, ik moest op mijn knieën achter een stoffer en blik het huis vegen. Pas na 14 dagen ontdekte ik dat er een stofzuiger in huis was, maar die mocht maar heel weinig gebruikt worden: stoffer en blik was veel grondiger! Normaal (wat ik gehoord had over het au pair zijn) moest je voor de kinderen zorgen, maar ik was puur een goedkope hulp in de huishouding. Ik heb nog jaren daarna last van mijn knieën gehad door het kruipen door het huis. De was werd gelukkig wel buitenshuis gedaan. Toen ik een keer per ongeluk een opmerking had gedaan over dat ik strijken wel leuk werk vond, mocht ik op zondag achter de strijkplank staan.*
*Ze bedoelden het niet kwaad, maar ze waren wel heel erg van de ouderwetse stempel, compleet met een groot standen-verschil idee. Voor mij hadden ze diverse meisjes uit Italië gehad die allemaal veel jonger waren (gemakkelijker te kommanderen) en bovendien weinig tot geen Engels spraken. Ik sprak al wel goed Engels (had nadat ik examen had gedaan nog een tijd privé les gehad van de Engelse lerares van school), bovendien sprak ik ook een redelijk woordje Duits en wat Frans. Dat van dat Frans wisten ze niet, meneer en mevrouw spraken Frans als ze niet wilden dat ik het zou horen.*

*De Western Times & Gazette van vrijdag 1 maart 1963, waarin Ge Thoma als akela bij de 16e welpengroep van Exeter de door de welpen gebakken pannekoeken test (EC)*

ERN TIMES & GAZETTE, FRIDAY, MARCH 1, 1963



**Miss G. A. Thoma, a Dutch cub mistress, who is spending six months in Devon, and is attached to the 16th Exeter (Emmanuel) Wolf Cub Pack, judges the cubs' pancake competition on Tuesday.**




*Links: Henk Bos en Ge Thoma met een voor de gelegenheid gehuurde Fiat 500 bij de familie Bos op bezoek (EC)*

*Toen mijn halve jaar erop zat in maart 1963 ben ik ter afsluiting nog een paar dagen in Londen in een jeugdherberg geweest. Daar was het niet druk, ik was de enige buitenlandse. Het werd onmiddellijk geaccepteerd toen ik zei dat ik uit Devon kwam: dat kun je wel horen, je hebt een (klein) accent. Toen ik daarna zei dat ik uit Nederland kwam wilden ze dat niet geloven: ik moest mijn paspoort laten zien om ze te overtuigen.*

*Ik heb ze nooit verteld dat ik dat allemaal kon verstaan, ze zouden het waarschijnlijk niet prettig gevonden hebben. Dat ik goed Engels sprak was een verademing voor ze: hoefden ze me niet "met handen en voeten" duidelijk te maken wat er gedaan moest worden.*

*Daarna ben ik met het vliegtuig naar Schiphol gegaan. Ik had thuis (en Henk) geschreven wanneer ik aan zou komen en ze hadden allemaal geschreven dat ze met af zouden halen. Ik had me erg verheugd om Henk weer te zien, maar hij was er niet. Dat pa en ma er wel waren troostte me maar een heel klein beetje. Later hoorde ik dat Henk uitgerekend op die dag arrest had gehad.*
*Hij had tegen de regels in na een oefening van meer dan 24 uur toen ze terug moesten naar de kazerne tegen de chauffeur gezegd dat hij moest gaan slapen (de knul viel bijna in slaap achter het stuur) en had zelf de 3-tonner terug gereden. Daar kreeg hij een uitbrander en een heel weekend arrest.*

*Ge Bos-Thoma*

Na militaire dienst ging Henk weer opnieuw bij Hoogovens werken. Per 1 juli 1963 wordt hij aangenomen als leerling instrumentmaker, nu met een iets hoger loon.

*Het klopt dat Henk van de Händelstraat op een gegeven moment hier is komen wonen. Dat was na zijn diensttijd. We zijn in 1964 verloofd, daarna is Henk hier komen wonen maar ik weet niet meer precies wanneer. Henk kon niet zo goed met zijn oom en tante opschieten, vandaar.*

*Ge Bos-Thoma*

KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE HOOGOVENS EN STAALFABRIEKEN N.V.
IJMUIDEN

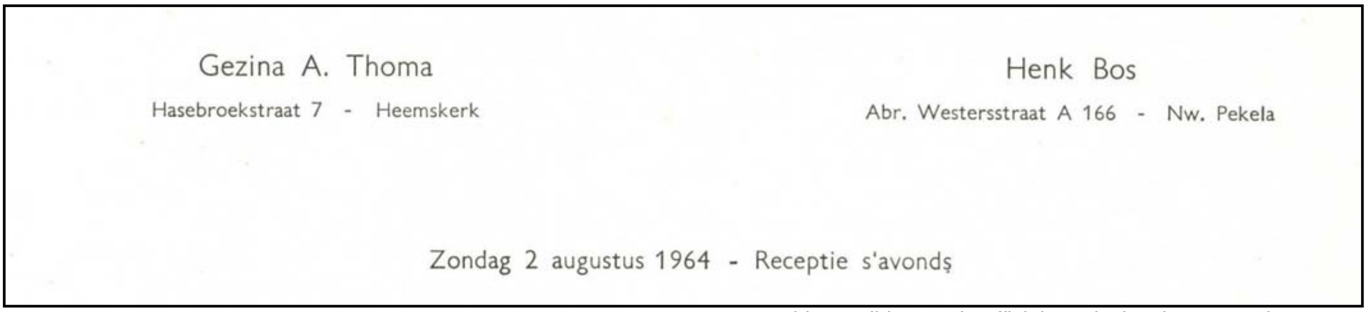
De heer H. Bos, TDW 3542
Hazebroekstraat 7
**Heemskerk**

Aanstelling in vaste dienst.

Mijnheer,

Hiermede berichten wij u, dat door ons besloten is u met ingang van 1 juli 1963 in vaste dienst aan te stellen in de functie van aankomend instrumentenvakman. tegen een loon van f. 1.84 per uur ; dit bedrag wordt verhoogd met een tariefpremie, die wordt vastgesteld onder inachtneming van de regeling die geldt voor de afdeling, waarin u wordt tewerk gesteld. U bent verplicht in voorkomende gevallen alle u door of namens de Directie op te dragen werkzaamheden te verrichten ; onder deze werkzaamheden zijn ook te verstaan ; arbeid in dagdienst zowel als in ploegendienst, overwerk en arbeid op zon- en feestdagen, waarvoor u de ingevolge de C.A.O. vastgestelde toeslagen zult ontvangen.

*Direct na militaire dienst gaat Henk weer bij de Hoogovens werken, nu als aankomend instrumentenvakman voor een iets hoger loon dan in 1958... Het postadres is nu de Hasebroekstraat 7, waar de familie Thoma woont... (EC)*


Gezina A. Thoma
Hasebroekstraat 7 - Heemskerk

Henk Bos
Abr. Westersstraat A 166 - Nw. Pekela

Zondag 2 augustus 1964 - Receptie s'avonds

*Boven: binnenzijde van de officiële verlovingskaart Ge Thoma en Henk Bos 2 augustus 1964. Ze gebruiken beide het huisadres van de ouders (EC)*

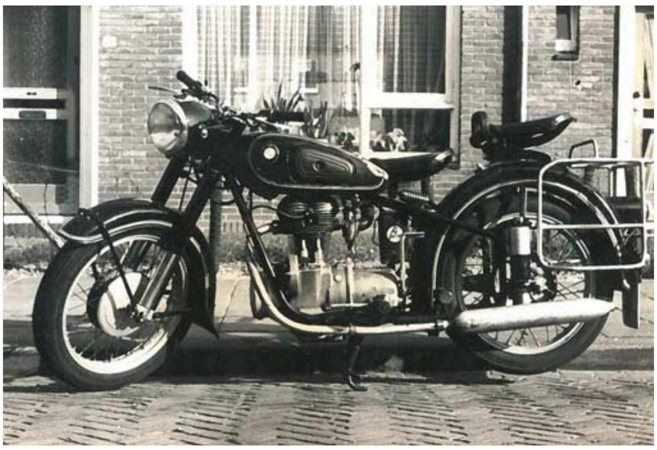
**VERLOVING**

Op zondag 2 augustus 1964 verloven Henk Bos en Gezina Annechina Thoma zich.



*Officiële verlovingsfoto Ge Thoma en Henk Bos 1964 (EC)*

Henk Bos woonde voor zijn huwelijk met Ge al in bij zijn schoonouders Egbert en Marchien, Ge en Janny in de Hasebroekstraat 7 te Heemskerk.



*De motorfiets van Henk Bos EC)*



*Henk Bos na zijn verloving in de Hasebroekstraat 7 (EC)*



*Henk Bos is de motorfiets aan het repareren in de tuin van de Hasebroekstraat 7 in Heemskerk EC)*



*De slaapkamer van Henk Bos in de Hasebroekstraat EC)*

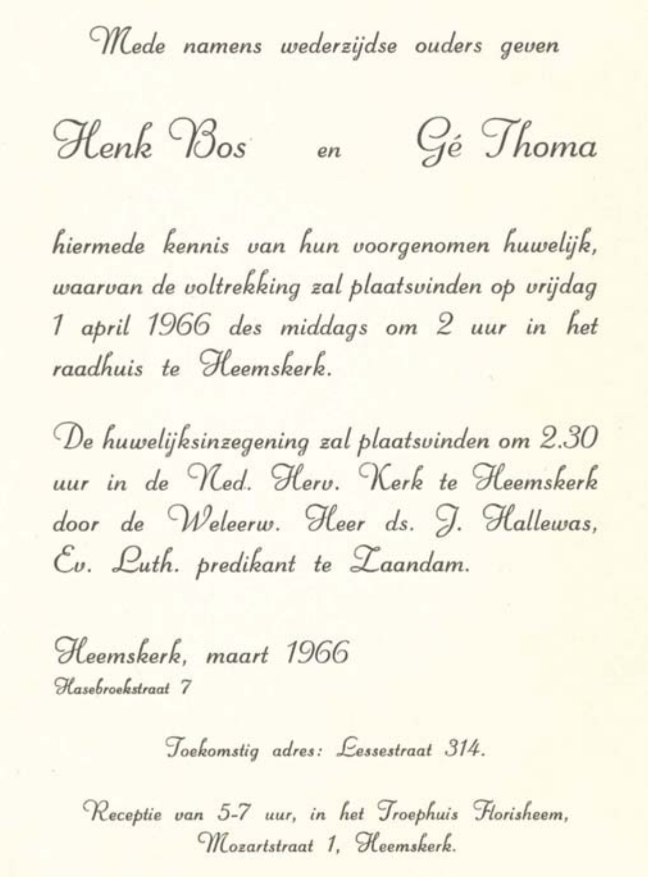


*De familie Thoma op bezoek bij de familie Bos in Nieuwe Pekela, v.l.n.r. Egbert Thoma, Janny Thoma, Bert Bos, Berend Bos, Marchien Thoma-Zwaneveld en Fenna Bos-Raatjes, 1965 (EC)*



*De foto is genomen in het gemeentehuis te Nieuwe Pekela. Huwelijk Menno en Betsy Smit op 16 juli 1965. Links boven naar rechts: Henk Bos, Ge Thoma, Berend Bos, Janneke Bos, opa Hendrik Bos, oma Janna Bos de Boer, Hessel Bos, Menno's oom Roelf Tol, schoonpa Lambertus Smit, zwager Co Smit. Beneden Fenna Bos-Raatjes, broertje Bert Bos, Betsy Smit-Bos, Menno Smit en schoonmoeder Engelina Smit Tol. Henk was voor mij getuige. Betsy Smit-Bos (EC)*

**HUWELIJK**



Mede namens wederzijdse ouders geven

Henk Bos en Gé Thoma

hiermede kennis van hun voorgenomen huwelijk, waarvan de voltrekking zal plaatsvinden op vrijdag 1 april 1966 des middags om 2 uur in het raadhuis te Heemskerk.

De huwelijksinzegening zal plaatsvinden om 2.30 uur in de Ned. Herv. Kerk te Heemskerk door de Weleerw. Heer ds. J. Hallewas, Ev. Luth. predikant te Zaandam.

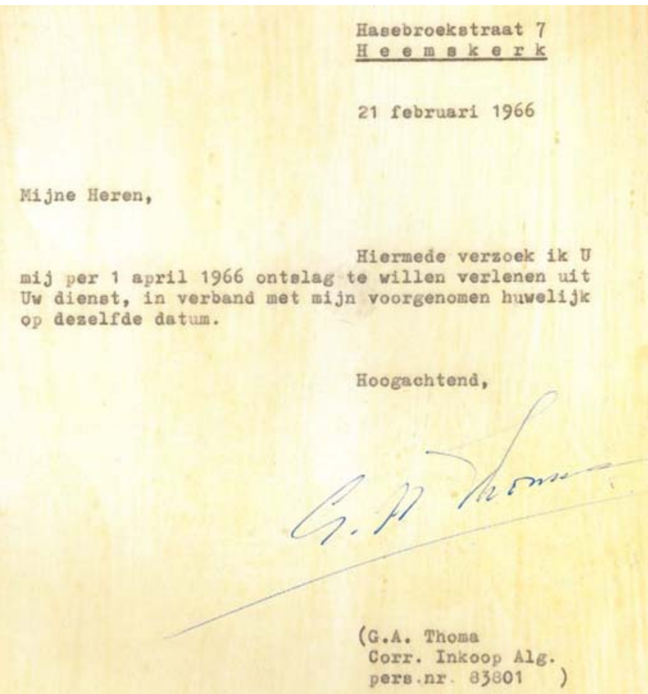
Heemskerk, maart 1966
Hasebroekstraat 7

Toekomstig adres: Lessestraat 314.

Receptie van 5-7 uur, in het Troephuis Florisheem, Mozartstraat 1, Heemskerk.

*De uitnodiging tot het huwelijk van Henk Bos en Ge Thoma op 1 april 1966 (EC)*

Destijds was het moeilijk om een woonruimte te vinden. Begin 1966 deed zich de mogelijkheid aan. Er werd een huurhuis in een flat in de Lessestraat 314 te Heemskerk aangeboden aan Henk op voorwaarde dat hij getrouwd was... Aangezien ze dat nog niet waren, werd er een trouwdatum geprikt, een mooie vrijdag in april.
Het werd 1 april 1966. Een bijzondere dag in meerdere opzichten. Vele genodigden dachten ten eerste dat het een grap was, dat kon toch niet kloppen! Maar het klopte wel.



Hasebroekstraat 7
Heemskerk

21 februari 1966

Mijne Heren,

Hiermede verzoek ik U mij per 1 april 1966 ontslag te willen verlenen uit Uw dienst, in verband met mijn voorgenomen huwelijk op dezelfde datum.

Hoogachtend,

G.A. Thoma

(G.A. Thoma
Corr. Inkoop Alg.
pers.nr. 83801 )



KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE HOOGOVENS EN STAALFABRIEKEN N.V. IJMUIDEN

TELEFOON (02550) 66 11
INTERNAT. TEL. 58 41
TELEX 41111
TELEGRAMADRES HOOGOVENS

Mejuffrouw G.A. Thoma
Inkoop Algemeen

UW REF:
UW BRIEF VAN:
ONZE REF: 3676/B132
ONDERWERP: ontslag
IJMUIDEN, 23 februari 1966

Mejuffrouw,

Ingevolge uw verzoek verlenen wij u met ingang van 1 april 1966 eervol ontslag uit onze dienst.

In verband met uw wens om uw aanspraak op uitgesteld ouderdomspensioen te vervangen door de uitkering van een bedrag ineens, gelieve u zich in verbinding te stellen met de administratie van de afdeling Pensioenfonds-beambten (zie Pensioenfondsreglement art. 14, 5).

Tevens verzoeken wij u goede nota te nemen van bijgaande mededeling.

U gelieve bij de afrekening van uw salaris uw legitimatiebewijs bij de Loon- en Salaris-administratie in te leveren.

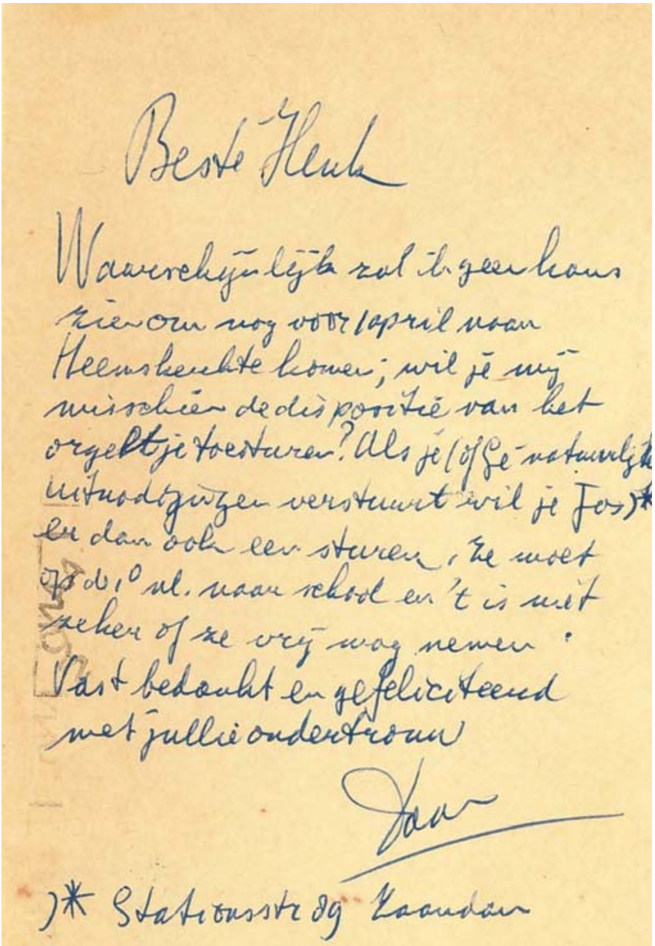
Uw getuigschrift zullen wij u zo spoedig mogelijk doen toekomen.

Hoogachtend,

KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE
HOOGOVENS EN STAALFABRIEKEN N.V.
Personeelszaken

Bijl.: mededeling
verklaring

*Het aangevraagde ontslag wordt eervol verleend aan Ge Thoma in verband met haar voorgenomen huwelijk (EC)*



Beste Henk

Waarschijnlijk zal ik geen kans zien om nog vóór 1 april naar Heemskerk te komen; wil je mij misschien de dispositie van het orgeltje toesturen? Als je (of Gé natuurlijk) uitnodigingen verstuurt wil je Jos* en dan ook een sturen, ze moet op d. 1e vl. naar school en 't is niet zeker of ze vrij mag nemen.
Vast bedankt en gefeliciteerd met jullie ondertrouw

Daan

* Stationsstr 89 Zaandam

*Daan Hallewas neemt voor het voorgenomen huwelijk contact op in verband met het orgel dat hij gaat bespelen in de Hervormde Kerk van Heemskerk (EC)*

*Links: destijds was het gebruikelijk om als vrouw ontslag te nemen als je ging trouwen (en daarna thuis te zitten) (EC)*



Henk en Ge Bos vlak voor het huwelijk op 1 april 1966 in de Hasebroekstraat 7 te Heemskerk (EC)



Het kerkelijk huwelijk door dominee Hallewas (EC)



Egbert Thoma tekent de huwelijksakte terwijl Marchien Thoma-Zwaneveld, Fenna Bos-Raatjes en Berend Bos toekijken in het gemeentehuis van Heemskerk (EC)

Het huwelijk werd eerst voltrokken voor de burgerlijke stand van de gemeente Heemskerk in het gemeentehuis in Heemskerk. Daarna werd het huwelijk ingezegend door dominee Hallewas uit Nieuwe Pekela, de vader van Daan Hallewas. Jeugdvriend Daan speelde tijdens het huwelijk op het kerkorgel van de Hervormde kerk te Heemskerk.



Janny Thoma tekent de huwelijksakte terwijl Janneke Bos toekijkt in het gemeentehuis van Heemskerk. Het gemeentehuis van Heemskerk stond destijds naast de Nederlands Hervormde kerk van Heemskerk (EC)

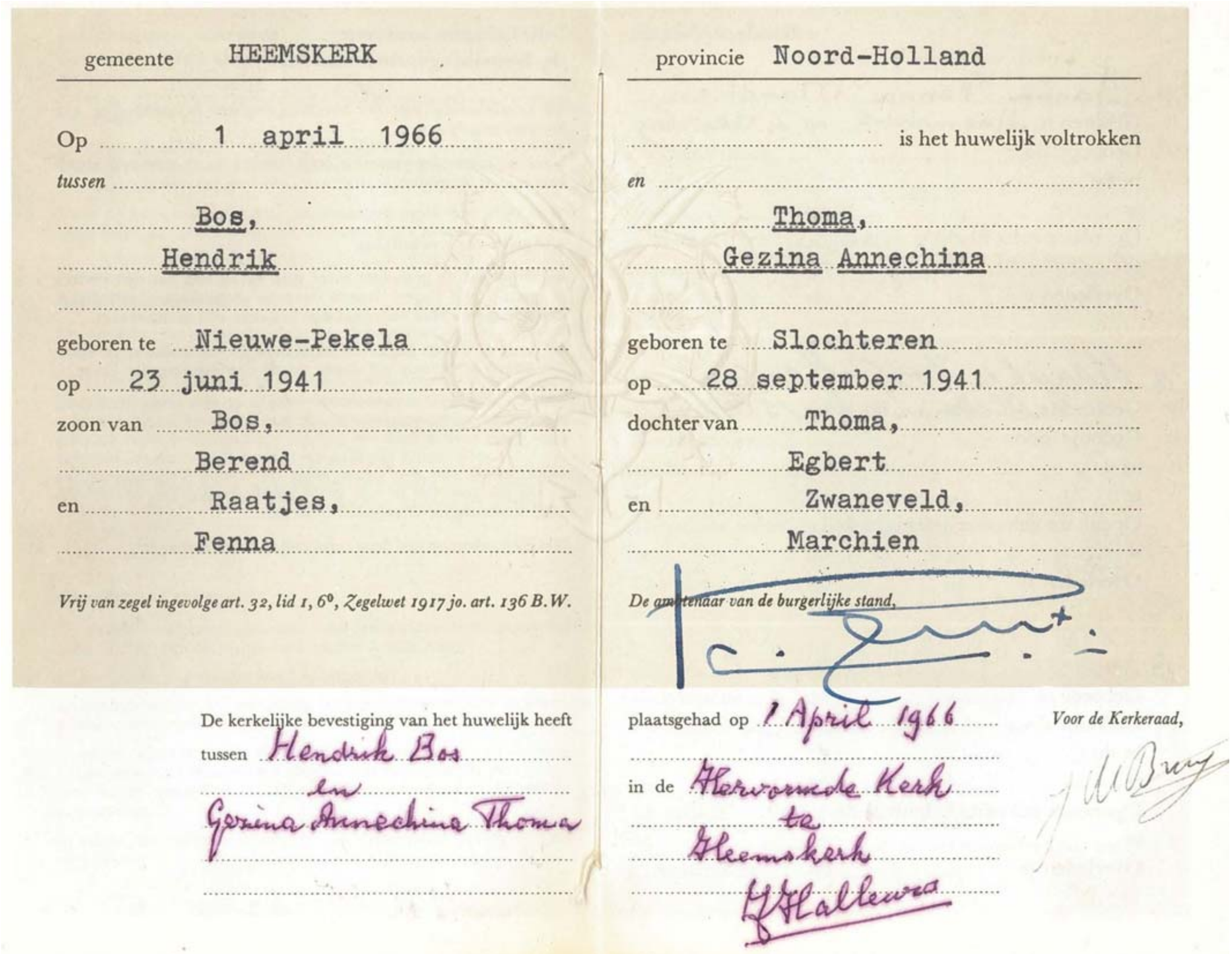
Nadat het burgerlijk en het kerkelijk huwelijk waren gesloten, werd er feest gevierd in het clubhuis Florisheem van padvinderijgroep Graaf Floris V te Heemskerk.



Henk en Ge Bos bij het clubhuis van de padvinderij Graaf Floris V. Deze foto is gebruikt op de bedankkaart na afloop van het huwelijk (EC)



*De officiële huwelijksfoto van Henk en Ge Bos-Thoma op 1 april 1966 voor kasteel Assumburg te Heemskerk (EC)*



gemeente HEEMSKERK

provincie Noord-Holland

Op 1 april 1966 is het huwelijk voltrokken

tussen
Bos,
Hendrik

geboren te Nieuwe-Pekela
op 23 juni 1941
zoon van Bos,
Berend
en Raatjes,
Fenna

en
Thoma,
Gezina Annechina

geboren te Slochteren
op 28 september 1941
dochter van Thoma,
Egbert
en Zwaneveld,
Marchien

Vrij van zegel ingevolge art. 32, lid 1, 6°, Zegelwet 1917 jo. art. 136 B.W.

De ambtenaar van de burgerlijke stand,
[illegible]

De kerkelijke bevestiging van het huwelijk heeft
tussen Hendrik Bos
en
Gezina Annechina Thoma

plaatsgehad op 1 April 1966
in de Hervormde Kerk
te
Heemskerk
G.J. Hallewas

Voor de Kerkeraad,
[illegible]

Het trouwboekje van Henk en Ge Bos-Thoma, ondertekend door dominee Hallewas (EC)

Vervolgens werd afgereisd naar de staatsbossen van Drenthe voor een huwelijks reis. Er werd gekampeerd en dat terwijl het begin april was!

Ze aten in een restaurant dat dichtbij was en waar de fles wijn werd bewaard tot het volgende diner. Mocht het te koud zijn dan konden ze er ook overnachten! Maar dat deden ze toch maar niet.

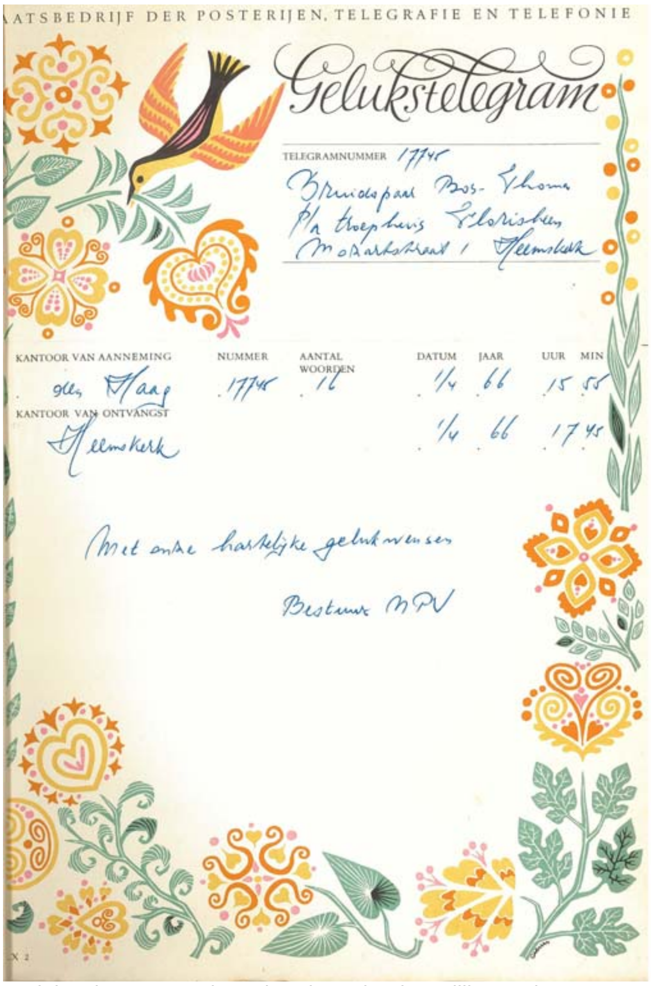
Het restaurant is er 40 jaar later nog steeds. Ze zijn er terug geweest met hun 40-jarig huwelijk. Het Tramlokaal te Meppen. Je kunt er nog steeds logeren!




*Egbert Thoma en Marchien Thoma-Zwaneveld vlak voor het huwelijk op 1 april 1966 in de Hasebroekstraat 7 te Heemskerk. De roos naast de voordeur staat er nog! (EC)*



*Het restaurant van destijds bestaat nog steeds (EC)*




*Gelukstelegrammen in verband met het huwelijk van de Nederlandse Padvinders Vereniging en uit Engeland! (EC)*






**Heemskerk**

Vaandrig bruidegom

# Akela de bruid

HEEMSKERK — *Gisteren werd he[t] huwelijk voltrokken tussen Hendri[k] Bos en Gesina Annechina Thoma, resp[.] vaandrig en akela bij de Graaf Flori[s] V-groep.*

*Om twee uur 's middags werd he[t] burgerlijk huwelijk voltrokken en om kwart voor drie volgde in de Ned. her[-] vormde kerk de kerkelijke inzegening door ds. J. Hallewas, Evangelisch Luthers predikant te Zaandam.*

Bij beide plechtigheden vormden d[e] welpen een erehaag. Het heeft vaan[-] drig Bos, die circa 7 jaar bij de groe[p] is, en akela Thoma, die nu drie jaa[r] deel van de Graaf Floris V-groep uit[-] maakt, zeker niet aan de nodige be[-] langstelling ontbroken. Tijdens de i[n] de blokhut aan de Mozartstraat gehou[-] den receptie kwamen velen het jong[e] paar hun gelukwensen aanbieden.

Vanzelfsprekend ontbraken ook d[e] welpen en verkenners niet op het ap[-] pèl. Onder leiding van hopman Koge[r] bood welp Jan Sanders het bruidspaa[r] een badkamerverwarming aan, terwij[l] verkenner Jan Aberkrom namens d[e] groep een elektrische koffiemole[n] overhandigde.

Hopman Koger overhandigde ee[n] oorkonde met de handtekeningen va[n] alle leden van de groep.

*Krantenartikel over het huwelijk van de vaandrig en de akela van de Graaf Floris V groep uit Heemskerk.*
*De padvindersgroep had er veel werk van gemaakt! (EC)*



Voor Uw aller belangstelling en blijken van medeleven bij ons huwelijk op 1 april komen wij U hartelijk danken.

Wij zijn zo overladen met gelukwensen, bloemen en geschenken, dat het ons onmogelijk is, U allen persoonlijk voor Uw aandeel hierin te bedanken.

Wij hopen, dat U onze dank op deze wijze wilt aanvaarden.

HENK BOS
GÉ BOS-THOMA

Heemskerk, april 1966
Lessestraat 314, post Beverwijk

*De bedankkaart voor alle felicitaties en geschenken na afloop van het huwelijk met daarop de foto die genomen is voor het troephuis (clubhuis) Florisheem (EC)*

R.K. WONINGBOUWVERENIGING
" ONS HUIS",
Kantoor: Rijnstraat 58,
Heemskerk.
(post Beverwijk)

Aan de Heer H. Bos,
Hasebroekstraat 7,
Heemskerk.

Heemskerk, 22 maart 1966.

Weledele Heer,

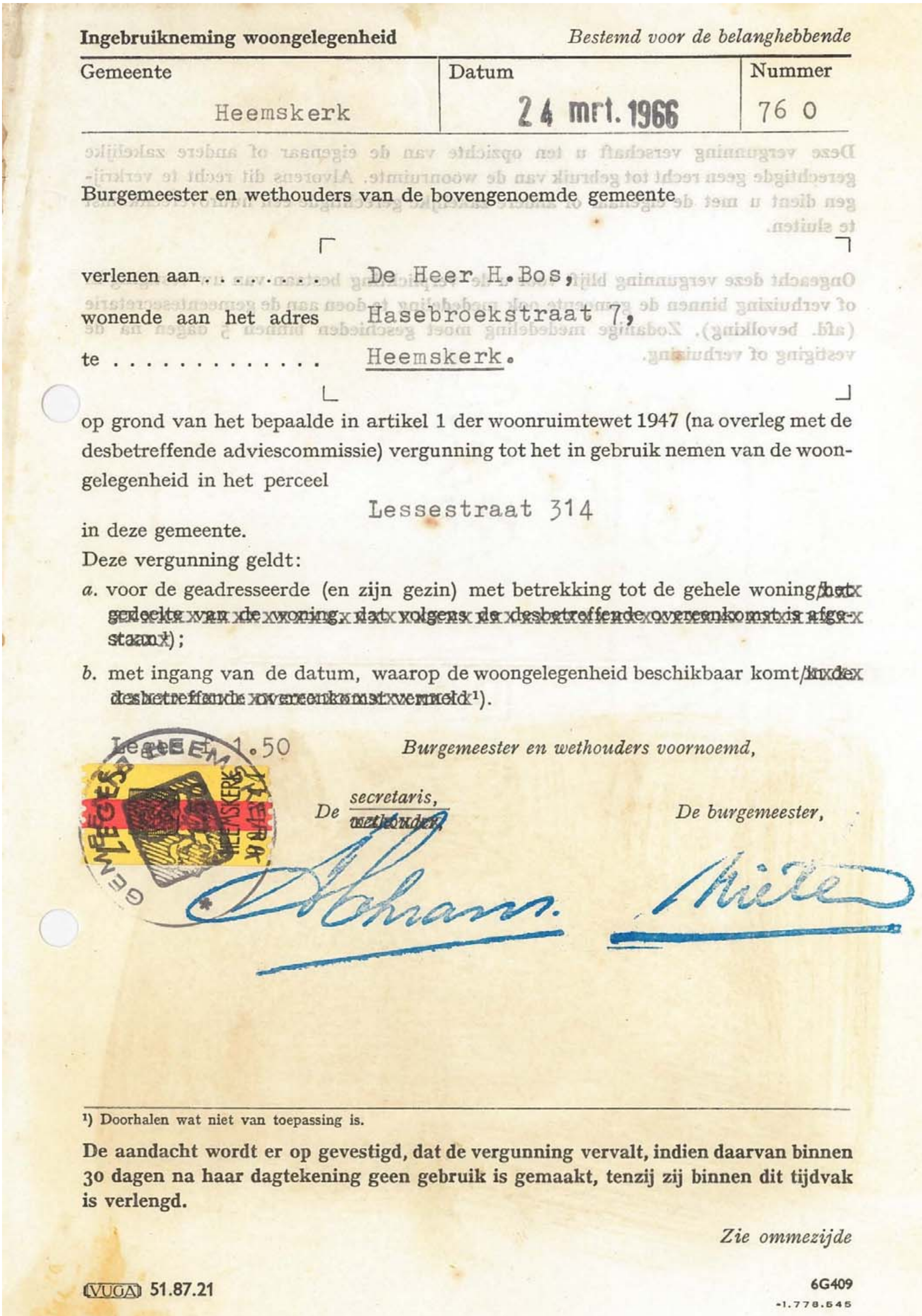
Hiermede verzoeken wij U, voor het in ontvangst nemen van de sleutels en het ondertekenen van de huurovereenkomst van de aan U toegewezen woning.
Lessestraat nr. 314 ,
U te vervoegen aan ons kantoor, Rijnstraat 58 Heemskerk,
en wel op 24 maart 1966 te 9.00 uur.
Alvorens U de sleutels in ontvangst kunt nemen, dient U aan de Afd. Bevolking der gemeente Heemskerk, Kerklaan 10 te Heemskerk de woonruimtevergunning af te halen, welk U, tegen betaling van *f*. 1,50 zal worden verstrekt.
Zonder deze woonruimtevergunning kunnen geen sleutels worden afgegeven.
Voor de aanvraag van electriciteits- gas- en watervoorziening gelieve U zich in verbinding te stellen met resp.: het P.E.N. Breestraat 5, het Gem. Gasbedrijf Paralelweg 108, en het P.W.N. Prins Bernhardlaan 12, allen te Beverwijk.
Bij de ondertekening der huurovereenkomst dient gelijk-tijdig te worden voldaan.

| | |
|---|---|
| Waarborgsom: | *f*. 20,== |
| Zegelkosten: | *f*. 6,50 |
| | *f*. 26,50 |

Names het Bestuur,

M.B.P. v.d. Berg, secr.

nr. 154.



**Ingebruikneming woongelegenheid** *Bestemd voor de belanghebbende*

| Gemeente | Datum | Nummer |
|---|---|---|
| Heemskerk | 24 mrt. 1966 | 76 0 |

Burgemeester en wethouders van de bovengenoemde gemeente

verlenen aan........ De Heer H. Bos,

wonende aan het adres Hasebroekstraat 7,

te ............. Heemskerk.

op grond van het bepaalde in artikel 1 der woonruimtewet 1947 (na overleg met de desbetreffende adviescommissie) vergunning tot het in gebruik nemen van de woongelegenheid in het perceel

Lessestraat 314

in deze gemeente.

Deze vergunning geldt:

*a.* voor de geadresseerde (en zijn gezin) met betrekking tot de gehele woning/~~het gedeelte van de woning, dat volgens de desbetreffende overeenkomst is afgestaan~~[1]);

*b.* met ingang van de datum, waarop de woongelegenheid beschikbaar komt/~~in de desbetreffende overeenkomst vermeld~~[1]).

Leges f 1.50

*Burgemeester en wethouders voornoemd,*

*De secretaris,* ~~*wethouder*~~ *De burgemeester,*

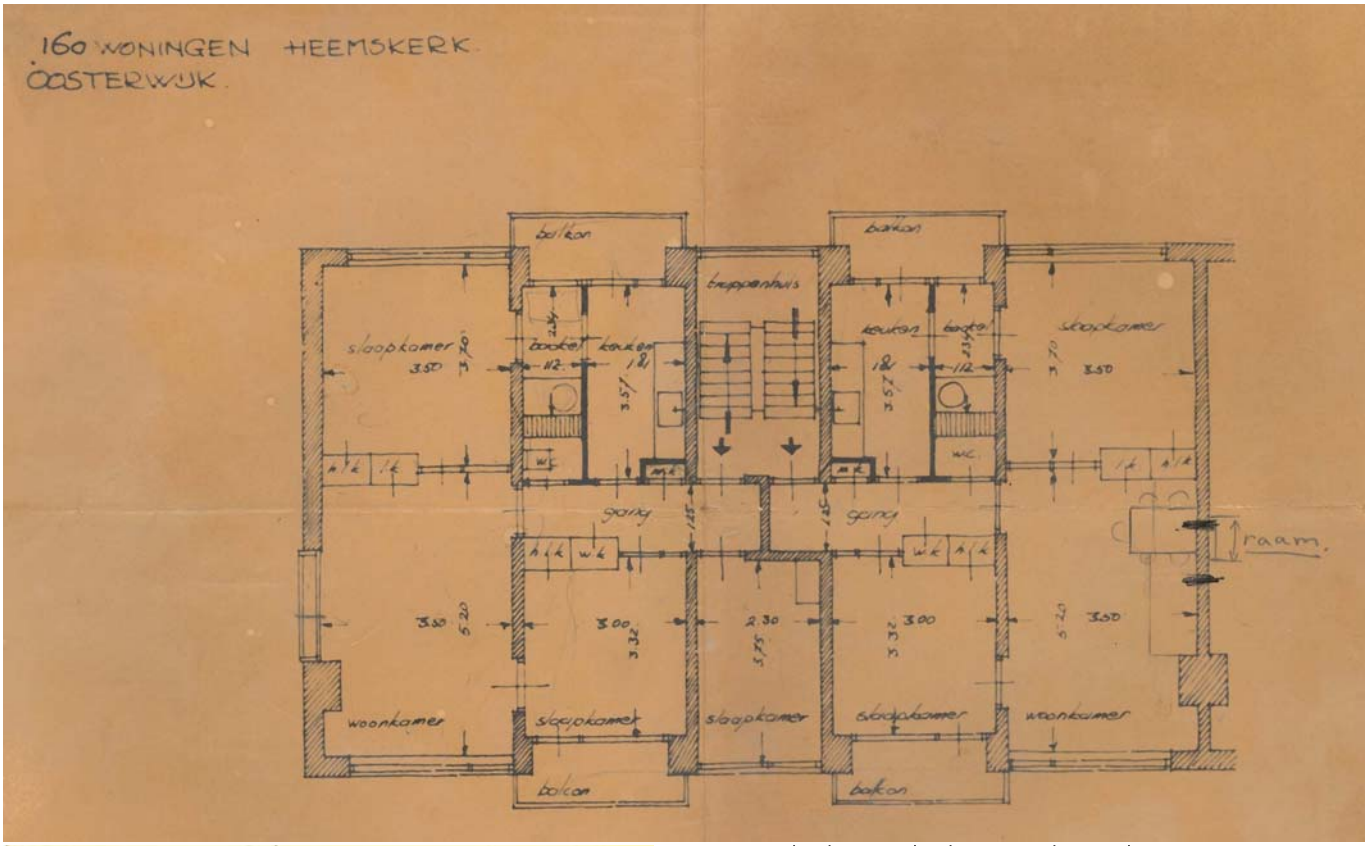
[1]) Doorhalen wat niet van toepassing is.

**De aandacht wordt er op gevestigd, dat de vergunning vervalt, indien daarvan binnen 30 dagen na haar dagtekening geen gebruik is gemaakt, tenzij zij binnen dit tijdvak is verlengd.**

*Zie ommezijde*

VUGA 51.87.21 6G409 -1.778.545

*Vlak voor het huwelijk krijgt Henk Bos de sleutels van hun nieuwe woonhuis aan de Lessestraat 314 te Heemskerk, deze is tegenover het station van Heemskerk gelegen. Zonder woonvergunning mag je er niet wonen, dus ook die gehaald! (EC)*




*Bouwtekening van de nieuwe woning op de Lessestraat 314 te Heemskerk. Vanaf het trappenhuis is het rechtergedeelte van dit woonblok voor Henk en Ge Bos, de tekening klopt niet helemaal dus Henk heeft het even aangepast (EC)*



*De achterkant van de flat. De Lessestraat 314 is rechts bovenin op de 4e etage (met trap, geen lift) (EC)*



*De voorzijde met de ingang naar het trappenhuis van de Lessestraat 314, linksboven is het huis. Alles is nieuwbouw. De flats in de Lessestraat zijn inmiddels afgebroken (EC)*



*Ge Bos-Thoma verveelde zich overdag alleen zittend op de Lessestraat 314. Ge neemt hier de motorfiets naar haar nieuwe werk als administratieve kracht bij Bruinzeel te Zaandam op 6 juli 1966 (EC)*





*Henk Bos en Ge Thoma bij het huwelijk van broer Hessel Bos en Anja (Anje Geessien) Kiewiet op 2 mei 1969 (EC)*

**KINDEREN**

In mei 1969 trouwt oudste broer Hessel met Anja Kiewiet. Tijdens de huwelijksvoltrekking zijn Henk en Ge ook aanwezig. Niemand weet dan nog dat Janneke Bos al in aantocht was...

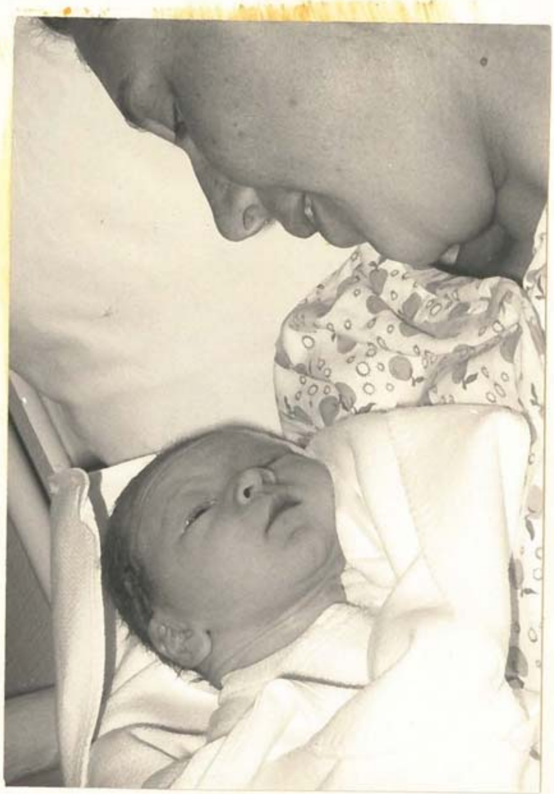


*Henk en Ge Bos tijdens de reis in Joegoslavië 1969 (EC)*

Zomer 1969 wordt er een lange reis met de Eend naar Joegoslavië gemaakt. Tijdens de reis is Ge regelmatig misselijk. De lokale bevolking weet er wel wat op...

Op 4 december 1969 wordt Janna (Janneke) Fenna Marchien Bos in Heemskerk geboren. Ze wordt vernoemd naar de 3 oma's die nog leven, oudoma Janna Bos-de Boer, oma Fenna Bos-Raatjes, beide van vaders kant en Marchien Thoma-Zwaneveld, van moeders kant.

Sinds april 1966 wonen Henk en Ge in een flat op 4 hoog aan de Lessestraat 314 te Heemskerk. Opa en oma Thoma wonen nog steeds in de Hasebroekstraat 7 te Heemskerk. Janny Thoma is inmiddels verpleegkunde gaan studeren en is het huis uit.



Op 4 december 1969
om 13,35 uur, is met een
gewicht van 2830 gram,
lengte 49 cm
en donkerblond haar
geboren

Janna Fenna Marchiën

Wij noemen haar Janneke

De dankbare en trotse ouders,

H. Bos
G. Bos-Thoma

Heemskerk, Lessestraat 314

Tijd. adres: St. Jozef Ziekenhuis, Kamer 509



*Henk Bos en Janneke Bos in 1970 (EC)*





*Janneke en Marijke Bos eten een worteltje, 1972.*
*De stoelen gebruiken we nog steeds, evenals de tafel (EC)*

*Links: Henk en Ge Bos met Marijke Bos in de doopjurk gemaakt van de trouwjurk, in de tuin van de Hasebroekstraat 7, 1972 (EC)*



Op 15 december 1971
om 3.42 uur, is met een
gewicht van 3850 gram,
lengte 49 cm
en donkerblond haar
geboren

*Marijke José Carmina*

Wij noemen haar *Marijke*

De dankbare en trotse ouders,

H. Bos
G. Bos - Thoma
Janneke

Heemskerk, Hasebroekstraat 7
Tijd. adres: St. Jozef Ziekenhuis, Paviljoen 5.



Marijke Bos kan net zelfstandig staan, 1972 (EC)

Toen ook het tweede kind, Marijke José Carmina Bos in aantocht was, vonden opa en oma Thoma het maar niets





Ge, Marijke, Henk en Janneke Bos op weg naar de kleuterschool Pius X vlakbij de Hasebroekstraat (EC)

daar op die flat. Het ene kind boven en het andere kind beneden aan het spelen... Dat kon niet.

Besloten werd om van huizen te ruilen, opa en oma Thoma gingen in de Lessestraat 314 wonen, Henk en Ge trokken in de Hasebroekstraat 7 te Heemskerk. Natuurlijk moest nog wel toestemming gevraagd worden van de woningbouwvereniging maar die werkte mee.

Op 31 augustus 1971 verhuisden Henk en Ge naar de Hasebroekstraat waar Ge nu nog steeds woont.

Marijke José Carmina Bos is op 15 december 1971 te Heemskerk geboren.



Marijke en Janneke Bos spelen in de tuin (EC)

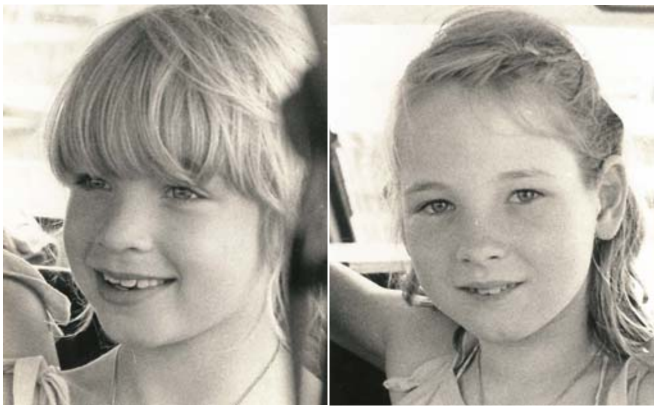
Links: Marijke en Janneke Bos in de Hasebroekstraat (EC)



*Ge, Janneke en Marijke Bos, de Eend op straat (EC)*



*Familieportret: Marijke, Henk, Janneke en Ge Bos (EC)*



*Marijke en Janneke Bos in gele zomerjurkjes (EC)*



*De familie Bos bestaande uit Janneke, Ge, Marijke en Henk Bos bij het huwelijk van de jongste zus van Henk Janneke Bos en Reinold Lowes op 6 juni 1975, de kleding is door Ge zelf gemaakt van 1 grote rode lap stof (EC)*



*Ge, Marijke, Henk en Janneke Bos, 1982 (EC)*

Op 9 december 1981 overlijdt oma Janna Bos-de Boer op 90-jarige leeftijd.



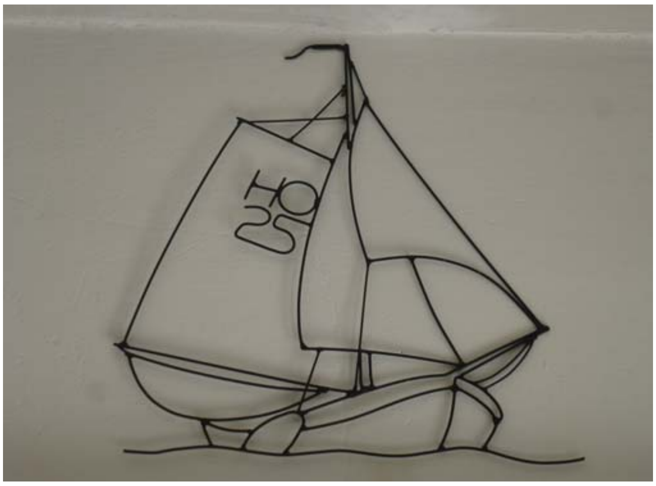
*Dezelfde rode jurk van het huwelijk van Janneke en Reinold Lowes past Ge nog steeds op 18 juli 2006 (EC)*



*Foto ter gelegenheid van het 40 jarig huwelijk van Berend en Fenna Bos-Raatjes op 24 januari 1981 in de Wartburg te Nieuwe Pekela. V.l.n.r. achterste rij Anja Bos-Kiewiet, Hessel Bos, Bert Smit, Bert Bos, Janny Bos-Reinbergen, Betsy Smit-Bos, Menno Smit, Ge Bos-Thoma, Reinold Lowes, Janneke Lowes-Bos, Henk Bos. Middelste rij Fiona Bos, Roel Smit, Janneke Bos. Voorste rij oma Bos-de Boer, Mark Lowes, Berend Bos, Marijke Bos, Fenna Bos-Raatjes (EC)*

Op 12 januari 1982 overlijdt de oudste broer van Henk, Hessel Bos, na een auto-ongeluk. Hij is dan net 35 jaar geworden. Hij laat zijn vrouw en enigst kind, Fiona Angela Bos achter. Het overlijden van zijn broer heeft diepe indruk gemaakt op Henk. Henk en Ge maken een testament op waarin de voogdij van Janneke en Marijke wordt geregeld.

Tante Janny Thoma zal de opvoeding van de beide dochters op zich nemen mochten Henk en Ge voortijdig overlijden. Het testament is nooit ten uitvoering gebracht (en gelukkig maar).



*Op 8 september 1983 zit Henk Bos 25 jaar bij de Hoogovens, dit draadwerk is gemaakt door zijn collega's en hangt sindsdien boven de voordeur (EC)*



In Zijn ondoorgrondelijke wijsheid, nam onze Hemelse Vader tot Zich in zijn Heerlijkheid, door een noodlottig ongeval, mijn lieve man en mijn zorgzame vader

**HESSEL BOS**

in de leeftijd van 35 jaar.

9663 PC Nieuwe Pekela, 12 januari 1982
Abr. Westersstraat A 141

ANJA BOS-KIEWIET
Fiona

Overeenkomstig zijn wens zal de begrafenis in familiekring plaatsvinden op de Lutherse begraafplaats te Nieuwe Pekela.

Door een noodlottig ongeval werd uit onze familiekring weggenomen, onze oom- en tantezegger

**HESSEL BOS**

Nieuwe Pekela, 12 januari 1982

OOMS, TANTES, NEVEN EN NICHTEN
UIT ALLER NAAM: H. BOS

Rust zacht Hessel.



*Op 8 september 1983 zit Henk Bos 25 jaar bij de Hoogovens, het bijbehorende jubileumbord (EC)*



*Ge, Marijke, Henk en Janneke Bos, 1984 (EC)*

Opa Berend Bos overlijdt op 74-jarige leeftijd op 28 juli 1989. Hij heeft dan al vele hersenbloedingen overleefd.



Verdrietig om zijn heengaan, maar dankbaar voor wat hij voor ons en anderen heeft betekend, geven wij kennis van het overlijden van mijn lieve man, onze vader en opa

**BEREND BOS**

geliefde echtgenoot van Fenna Raatjes,

in de leeftijd van 74 jaar.

9663 PE Nieuwe Pekela, 28 juli 1989,
A. Westersstraat A 166.

F. Bos-Raatjes

Heemskerk: Henk en Gé
Janneke
Marijke

Oude Pekela: Betsy en Menno
Bert en Rina
Roel en Nieke

Nieuwe Pekela: Hessel † en Anja
Fiona en Anne

Nieuwe Pekela: Janneke en Reynold
Mark
Leoni
Paulien

Stadskanaal: Bert en Janny
Chantal

De begrafenis zal plaatsvinden op woensdag 2 augustus om 14.00 uur op de Luth. begraafplaats te Nieuwe Pekela.

Zij, die de laatste eer wensen te bewijzen, worden om 13.15 uur in de Luth. kerk aan de A. Westersstraat A1 te Nieuwe Pekela verwacht waar de rouwdienst om 13.30 uur aanvangt.

Na de begrafenis is er in de Wartburg gelegenheid tot condoleren.

Geen bezoek aan huis en geen bloemen.

*Onder: oma Fenna Bos-Raatjes en opa Berend Bos achter hun huis in Nieuwe Pekela. De aanbouw aan de achterzijde van het huis was zelf gemetseld (EC)*



Met verslagenheid hebben wij kennis genomen van het overlijden van onze geachte oud-medewerker en collega, de heer

**B. BOS**

Wij wensen zijn vrouw, kinderen en kleinkinderen veel sterkte toe dit verlies te dragen.

Oude Pekela, 28 juli 1989.

Direktie en medewerkers
Kappa de Kroon B.V.

---

Uit onze familiekring werd weggenomen onze lieve broer, zwager en oom

**Berend Bos**

geliefde echtgenoot van
Fenna Raatjes,

in de leeftijd van 74 jaar.

Oude Pekela:
H. Bos
G. Bos-Bätjer

Ameide:
J. de Haan

Utrecht:
A. Bos
A. Bos-Hardeveldt

Oude Pekela:
A. Meijer-Bos
H. Meijer

M. Lingbeek-Bos
J.F. Lingbeek

Veendam:
E. Bos
H. Bos-Veldman

Ridderkerk:
G. van Gemerden-Bos
R. van Gemerden

---

Verdrietig om haar heengaan, maar dankbaar dat haar een langer lijden werd bespaard, geven wij u kennis van het overlijden van onze zorgzame moeder en oma

**FENNA RAATJES**

sinds 28 juli 1989 weduwe van Berend Bos,

in de leeftijd van 71 jaar.

Nieuwe Pekela, 7 januari 1991,
A. Westersstraat A 166.

Heemskerk: Henk en Gé
Janneke
Marijke

Oude Pekela: Betsy en Menno
Bert en Rina
Aron
Roel en Nieke

Nieuwe Pekela: Hessel † en Anja
Fiona

Nieuwe Pekela: Janneke en Reynold
Mark
Leoni
Paulien

Stadskanaal: Bert en Janny
Chantal

Correspondentie-adres: B. Smit-Bos,
Burg. Snaterlaan 6, 9665 HP Oude Pekela.

De begrafenis zal plaatsvinden op vrijdag 11 januari om 14.00 uur op de Luth. begraafplaats te Nieuwe Pekela.

Zij, die de laatste eer wensen te bewijzen, worden om 13.15 uur in de Luth. kerk aan de A. Westersstraat A1 te Nieuwe Pekela verwacht, waar de rouwdienst om 13.30 uur aanvangt.

Na de begrafenis is er in "de Wartburg" gelegenheid tot condoleren.

Geen bloemen.

Zij, die onverhoopt geen rouwbrief hebben ontvangen, beschouwen deze advertentie als zodanig.

Op 7 januari 1991 overlijdt Fenna Bos-Raatjes aan kanker.

---

Uit onze familiekring werd weggenomen onze lieve schoonzuster en tante

**FENNA RAATJES**

weduwe van Berend Bos,

in de leeftijd van 71 jaar.

Oude Pekela: H. Bos
G. Bos-Bätjer

Ameide: J. de Haan

Utrecht: A. Bos
A. Bos-van Hardeveldt

Oude Pekela: A. Meijer-Bos
H. Meijer

M. Lingbeek-Bos
J.F. Lingbeek

Veendam: E. Bos
H. Bos-Veldman

Ridderkerk: G. van Gemerden-Bos
R. van Gemerden

Neven en nichten

***Toespraak bij 40 jaar Hoogovens***

*Vroeger, toen ik nog klein was vertelde mijn vader op lange winteravonden, als wij op zaterdagavond in de tobbe geweest waren, altijd een verhaal.*
*Zo'n verhaal, dat grotendeels berustte op fantasie, begon steevast met "Het zal me zo'n dikke 200 jaar geleden zijn dat ik voer als stuurman op de Prins te Paard".*
*Een zeilend koopvaardijschip en ging altijd over varen, bootjes, lange reizen en zeerovers en alles wat daar bij hoorde. Ook ik vertelde mijn kinderen deze verhalen en de aanhef was altijd dezelfde: "Het zal me zo'n dikke 200 jaar geleden zijn".*

*Het verhaal over Henkie Bos, onze jubilaris, zou ik op eenzelfde manier kunnen beginnen. Ten eerste ken ik Henk al heel lang. Ten tweede zal dit verhaal misschien ook wel voor een deel gaan over bootjes, verre horizonten en misschien ook wel zeerovers.*

*Alleen de aanhef zou zijn: "Het zal me zo'n dikke 39 (want zolang ken ik Henk al) jaar geleden zijn dat ik iemand tegenkwam die ook wel Bartje werd genoemd".*
*Ik zal niet te veel uitweiden over deze erenaam maar er zijn duidelijke parallelen tussen Henk, een provincie in het oosten des lands en het niet willen bidden voor alleen maar brune bonen.*

*Na 1960 ben ik Henk even uit het oog verloren.*
*Ik kwam hem af en toe wel eens tegen onder de putovens van Blokwals 1, maar omdat wij verschillende vakgebieden vertegenwoordigden, (E, I en W waren toen nog strikt gescheiden) hadden we weinig contact.*

*Dat contact kwam jaren later toen de toenmalige chef SBO, een beetje in paniek, op een afdelingsvergadering meedeelde dat er iemand onder onze duiven zat te schieten. Ene Bos liep met een eigengemaakt programma over het bedrijf en verkondigde dat hij alles, tot zelfs een installatiestructuur toe, kon inventariseren, reorganiseren en verbeteren. Deze man vormde een regelrechte bedreiging voor de afdeling maar kon anderzijds ook een aantrekkelijke uitbreiding van onze kennis op het gebied van onderhoudssystemen betekenen. Zoals altijd won het verstand het van de achterdocht en ik kreeg de opdracht om Henk met z'n hele hebben en houwen te verhuizen en in te lijven bij de afdeling TD-SbO. Ik heb het geweten, Henk heeft namelijk nogal wat te hebben en te houwen.*
*Een werkvoorbereider, de gemiddelde TE'er en een materiaalplanner staan erom bekend dat ze veel spullen verzamelen. Henk had echter meer mee te nemen dan 3 van deze figuren bij elkaar en dat niet alleen. Door de vele apparatuur dreigde hij ook meer stroom te gebruiken dan dat een kleine centrale kan leveren. Gelukkig zal de eerstvolgende verhuizing geen problemen opleveren want Henk komt terecht op zijn oude locatie in 2H-15.*
*Alle groepenkasten en stopcontacten zijn blijven zitten en we mogen aannemen dat ook Zip, Dip, Jazz- en andere drives ook van voldoende capaciteit zijn.*

*De werkzaamheden die Henk binnen de afdeling OMS verricht zijn niet in een paar zinnen te typeren en het*



*Foto gemaakt door de huisfotograaf van de Hoogovens ter gelegenheid van het 40-jarig ambtsjubileum van Henk Bos bij de Hoogovens op 8 september 1998 (EC)*

*uitleggen leidt waarschijnlijk alleen maar tot discussies dus volsta ik hier maar met wat trefwoorden.*
*Inventariseren, verzamelen, manipuleren, hergroeperen, verbeteren en controleren van Zoekpaden, of zoals Henk dat zelf zegt, Vindpaden en Installatie-structuren behoort tot zijn hoofdtaken en, hij doet dat met verve. Het liefst duikt hij zelf tot aan z'n nek in een installatie en de wijze waarop hij uitlegt waarom hij vindt dat het zo moet is altijd heel overtuigend.*

*Even genoeg over het werk en door naar de hobby's van Henk. Wat hierbij opvalt is dat hier vrijwel altijd dezelfde trefwoorden kunnen worden toegepast. We zullen er een paar, de belangrijkste, de revue laten passeren.*
*Alles behandelen is niet mogelijk omdat ik hier anders morgenochtend nog sta.*

*Van gegevens naar informatie*
*Het verzamelen van gegevens en het omzetten van die gegevens naar informatie en/of verwerken in een cursus. We zien het al, eigenlijk een verlengstuk van Henk z'n werk (of was het andersom?). Ik doel hierbij natuurlijk op gegevens van schepen, dieselmotoren, roeren, zwaarden, masten, zeilen, kortom alles wat te maken heeft met bootjes. Henk hoort, net als een aantal van onze collega's tot het bootjesvolk of zoals hij zelf zegt: hij is een botulist.*
*Nou dacht ik zelf dat botulisme wel met water te maken had en dat, als je ermee in aanraking komt, je er zelfs ziek van kunt worden. Maar ik dacht ook te weten dat bootjes er juist zijn om droge voeten te houden.*

*Computers*
*Alweer een verlengstuk van het werk. Een gevleugelde uitspraak van Henk luid: "de computer is sterk in dom werk" en dat is natuurlijk zo. Alleen, aan 1 computer heeft Henk niet genoeg. Een grote, een kleine, een draagbare, een verrijdbare, op batterijen, met of zonder verlengsnoer, je kunt het zo gek niet bedenken of Henk heeft het.*
*Thuis en op het werk, op de boot, in de auto, op reis en op vakantie, de computers gaan mee.*

*Verzamelen*
*Het verzamelen vraagt natuurlijk opslagcapaciteit.*
*Ook hier gaan werk en hobby weer samen. De ene Zip is nog niet geïnstalleerd of er moet alweer een Jazz ding worden aangeschaft en, geloof mij maar, zodra de Metra-byte zijn intrede doet is Henk de eerste die zo'n ding nodig heeft. Buiten de opslag van gegevens op de computer verzamelt Henk ook allerlei andere zaken zoals papier, hout en ijzerwaren en benut hij ook alle opslagmogelijkheden. Hij die wel eens op visite is geweest bij Henk en Ge zal dat ongetwijfeld beamen. Tijdschriften en boeken zo ver het oog reikt en als je dan nog wat verder kijkt kom je ook een complete blokkenwerkplaats met houtbewerkingafdeling en lakkerij tegen. Een zeilmakerij en een smederij completeren het geheel en dan laat ik de hobby's van Ge nog maar even buiten beschouwing.*

*Controleren*
*Ook in zijn vrije tijd voert Henk graag controles uit maar wel het liefst in de buitenlucht of een loods. Samen met Janneke begeeft hij zich soms, gewapend met allerlei apparatuur, naar een jachthaven of scheepswerf om een bootje te controleren. Het gehele schip wordt dan grondig overhoop gehaald en elk mankement wordt feilloos gevonden. Tot grot schrik van de (meestal verkopende) eigenaar maakt het slaan met een hamer op de boot deel uit van de keuring.*

*Je zou zo onderhand denken waar haalt die man de tijd vandaan en zou hij nog wel slapen? Geen probleem want Henk doet nog veel meer en heeft dan ook nog tijd over om met Ge op vakantie te gaan. En niet zo'n klein tijdje. Negen weken met de boot. Eerst als gewone Hollander naar Delfzijl, daarna als Viking een rondje Denemarken en als Batavier bij Lobith ons land weer binnenkomen. Huizenhoge golven, kruiszeeën, zout water, tegenwind en stroom en allerlei ontberingen zijn z'n deel geweest en er waren weliswaar geen zeerovers maar hij is wel dicht bij de Lorelei geweest. De beleefde avonturen en het logboek zullen ongetwijfeld worden geïnventariseerd en in de computer opgeslagen en misschien geeft Henk nog wel eens z'n memoires uit.*

*Henk: Ik hoop dat ik het niet al te bont heb gemaakt en je weet het. Een goed zeeman heeft na een geleverde prestatie recht op een oorlam (maar dan wel in de haven). Veertig jaar bij Hoogovens is niet niks en omdat je een goed collega bent mag ik je namens de afdeling een geestrijke versnapering aanbieden.*

*Van mij een klein knufje en het ga je goed.*
*Een directe collega van Henk (naam onbekend).*



*Op 22 april 2001 zijn opa en oma Egbert Thoma en Marchien Thoma-Zwaneveld 60 jaar getrouwd (EC)*

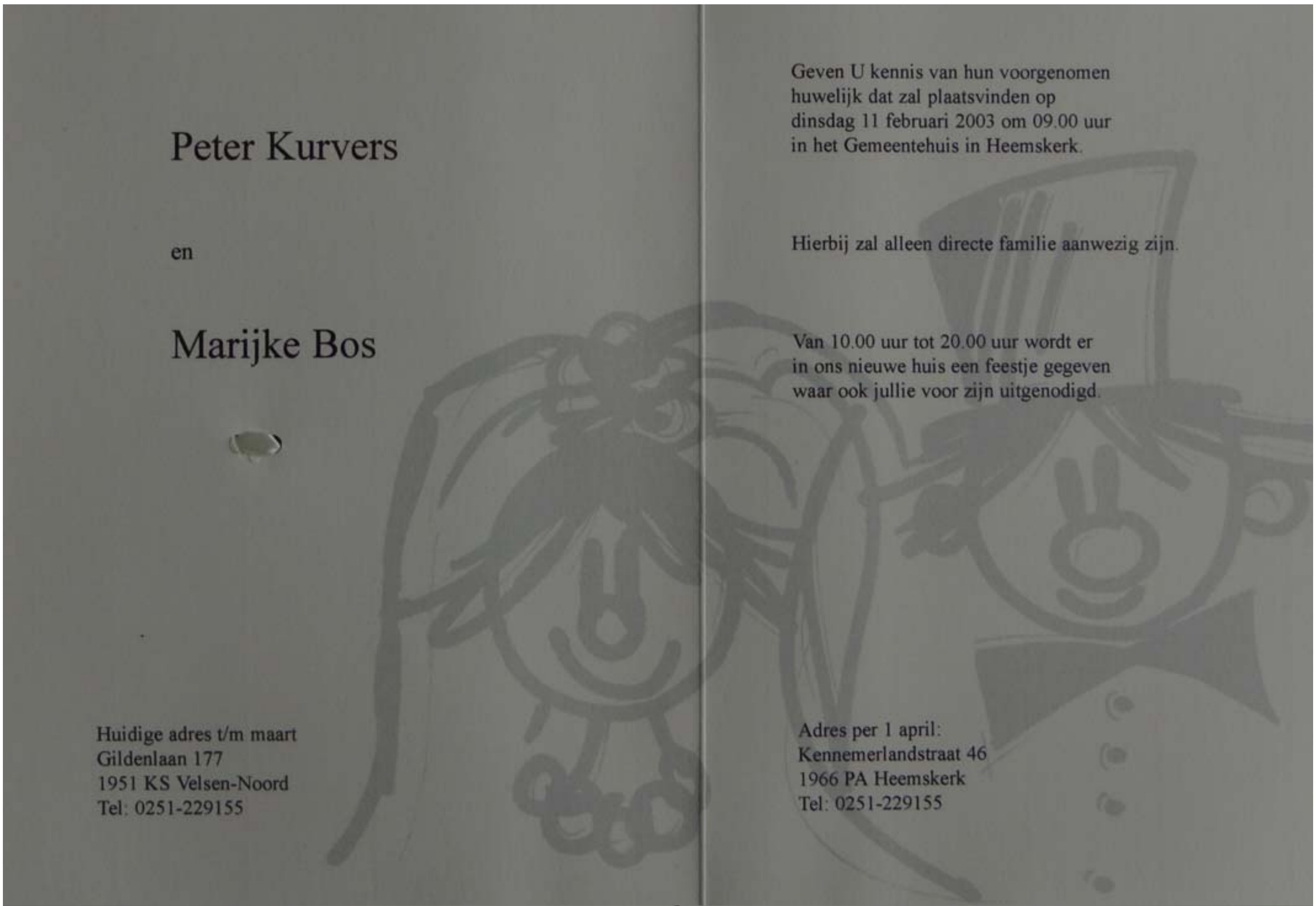



*Ter gelegenheid van het 60-jarig huwelijk van opa en oma Thoma is een Delfts blauw bord gemaakt en krijgen ze een vliegreis aangeboden naar familie in Canada (EC)*



*Familieportret naar aanleiding van het 60-jarig huwelijk van opa en oma Thoma. V.l.n.r. Peter Kurvers, Marijke Bos, Ge Bos-Thoma, Egbert Thoma, Janny Thoma, Marchien Thoma-Zwaneveld, Henk Bos en Janneke Bos (EC)*

In 1981 waren opa en oma Thoma 40 jaar getrouwd, destijds hebben ze een vliegreis naar Amerika gekregen, alwaar familie woonde. Het was voor het eerst dat ze gingen vliegen. Een bijzondere ervaring. De receptie werd destijds gegeven in de Wartburg in Nieuwe Pekela om alle familie die in het noorden van Nederland woonde de gelegenheid te geven om ook te komen.



Peter Kurvers

en

Marijke Bos

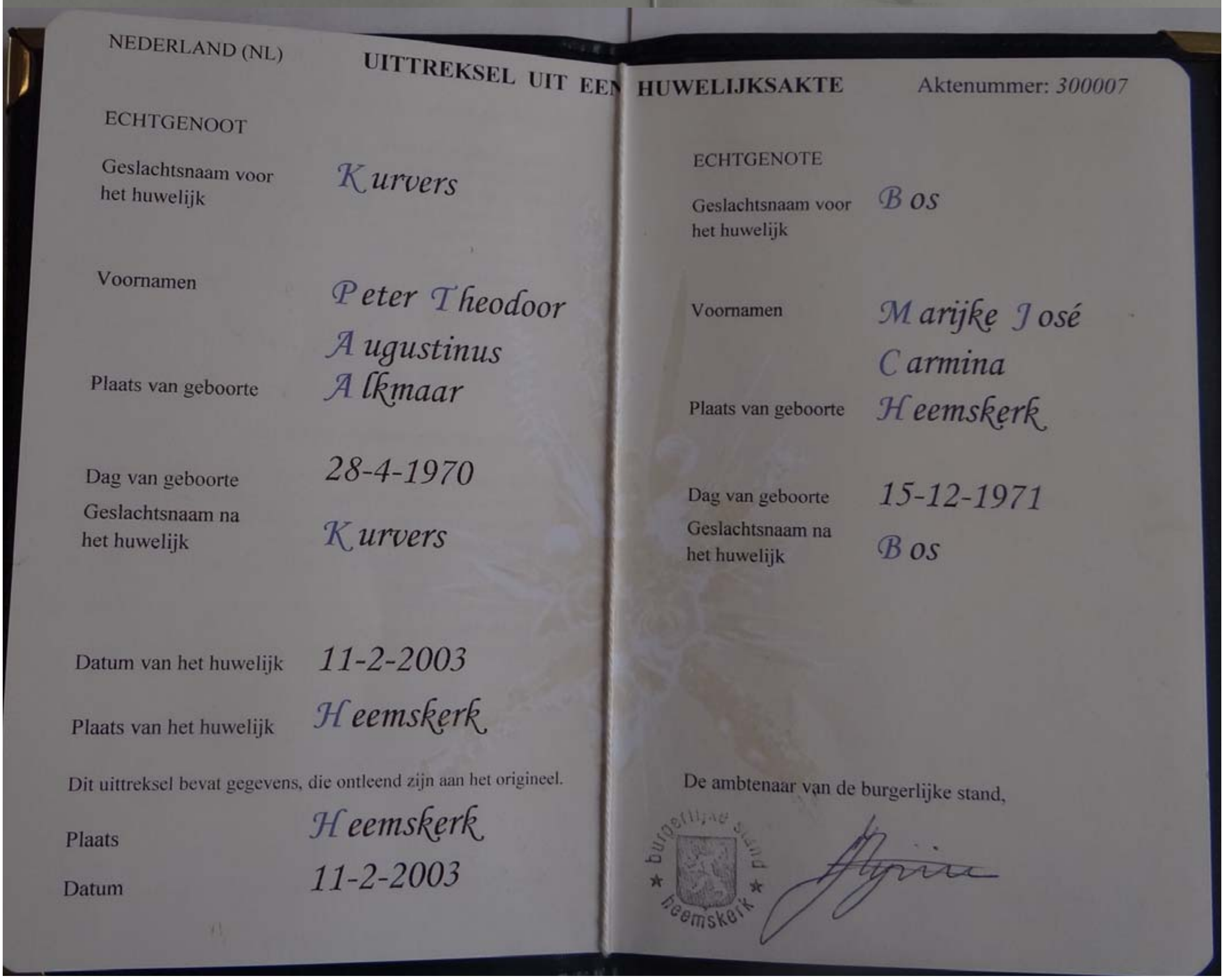
Geven U kennis van hun voorgenomen huwelijk dat zal plaatsvinden op dinsdag 11 februari 2003 om 09.00 uur in het Gemeentehuis in Heemskerk.

Hierbij zal alleen directe familie aanwezig zijn.

Van 10.00 uur tot 20.00 uur wordt er in ons nieuwe huis een feestje gegeven waar ook jullie voor zijn uitgenodigd.

Huidige adres t/m maart
Gildenlaan 177
1951 KS Velsen-Noord
Tel: 0251-229155

Adres per 1 april:
Kennemerlandstraat 46
1966 PA Heemskerk
Tel: 0251-229155



NEDERLAND (NL)

UITTREKSEL UIT EEN HUWELIJKSAKTE

Aktenummer: 300007

ECHTGENOOT

Geslachtsnaam voor het huwelijk: Kurvers

Voornamen: Peter Theodoor Augustinus

Plaats van geboorte: Alkmaar

Dag van geboorte: 28-4-1970

Geslachtsnaam na het huwelijk: Kurvers

ECHTGENOTE

Geslachtsnaam voor het huwelijk: Bos

Voornamen: Marijke José Carmina

Plaats van geboorte: Heemskerk

Dag van geboorte: 15-12-1971

Geslachtsnaam na het huwelijk: Bos

Datum van het huwelijk: 11-2-2003

Plaats van het huwelijk: Heemskerk

Dit uittreksel bevat gegevens, die ontleend zijn aan het origineel.

Plaats: Heemskerk

Datum: 11-2-2003

De ambtenaar van de burgerlijke stand,





De beste vriendin van Marijke Bos, Willeke van der Ham, tekent als getuige, 11 februari 2003 (EC)

Op 11 februari 2003 trouwen Peter Kurvers en Marijke Bos. Ze hebben een huis gekocht in Heemskerk en willen daar per 1 april 2003 intrekken.

Een stukje tekst uit de aankondiging van het huwelijk:

*Heemskerk, 26 januari 2003*

*Beste familie,*

*Na 6 jaar samenwonen in Velsen-Noord hebben wij, Peter Kurvers en Marijke Bos een huis in Heemskerk gekocht. Ons nieuwe huis staat in de Kennemerlandstraat 46 in Heemskerk. Omdat je als huiseigenaren toch een aantal dingen moet regelen (met erfrecht en zo) hebben wij besloten om te gaan trouwen.*

*Het huwelijk zal plaatsvinden op dinsdag 11 februari 2003 om 0900 uur in het Gemeentehuis in Heemskerk. Hierbij zal alleen directe familie aanwezig zijn.*

*Hierna wordt van 10.00 uur tot 20.00 uur in ons nieuwe huis een feestje gegeven waar ook jullie voor zijn uitgenodigd.*



Het huis van Marijke Bos en Peter Kurvers aan de Kennemerlandstraat 46 te Heemskerk (EC)

*We hebben het momenteel heel erg druk met het opknappen van het nieuwe huis. Het kan nog wel een paar maanden duren voordat we gaan verhuizen omdat er nog erg veel aan het nieuwe huis moet worden opgeknapt. Daarom is alle hulp en geld welkom om het huis zo goed mogelijk op te knappen!*

*Liefs Peter en Marijke*

*Adres per 1 april 2003:*
*Kennemerlandstraat 46*
*1966 PA Heemskerk*



Ge Bos-Thoma en Henk Bos bij het huwelijk van Peter Kurvers en Marijke Bos, 11 februari 2003 Heemskerk (EC)



*Janneke Bos gaat per 1 april 2005 wonen in de John F. Kennedylaan 207 te Rijswijk, 11e etage (totaal zijn er 12 etages), er zit nog een woning aan de rechterkant. Een geweldig uitzicht op het park. Links Patrick van Beek, 18 december 2009 (EC)*

Per 1 april 2005 gaat Janneke Bos wonen in een koophuis in Rijswijk ZH, een appartement op de 11e etage, gelegen in de groene landgoederenzone van Rijswijk.
Vlakbij haar werk, de winkels en uitvalswegen.

Net zoals bij haar zus Marijke Bos, moet er nog veel aan het huis gebeuren. Ook nu weer komt de gehele familie helpen met klussen.



*Henk Bos voor de laatste keer op visite in Rijswijk, nadat hij bij een vriend in Rotterdam op bezoek is geweest en nog enkele dingen wilde regelen in Rijswijk ZH. 24 oktober 2014 (EC)*



*Op 1 april 2006 zijn Henk Bos en Ge Bos-Thoma 40 jaar getrouwd. Ze mochten zelf kiezen wat ze gingen doen. Henk vroeg "Zou die fles wijn er nog staan?". Ze kregen een vakantie naar het hotel in Meppen (Dr) waar ze 40 jaar geleden tijdens hun huwelijksreis ook iedere avond aten. Het werd een reis naar "memory-lane" (EC)*



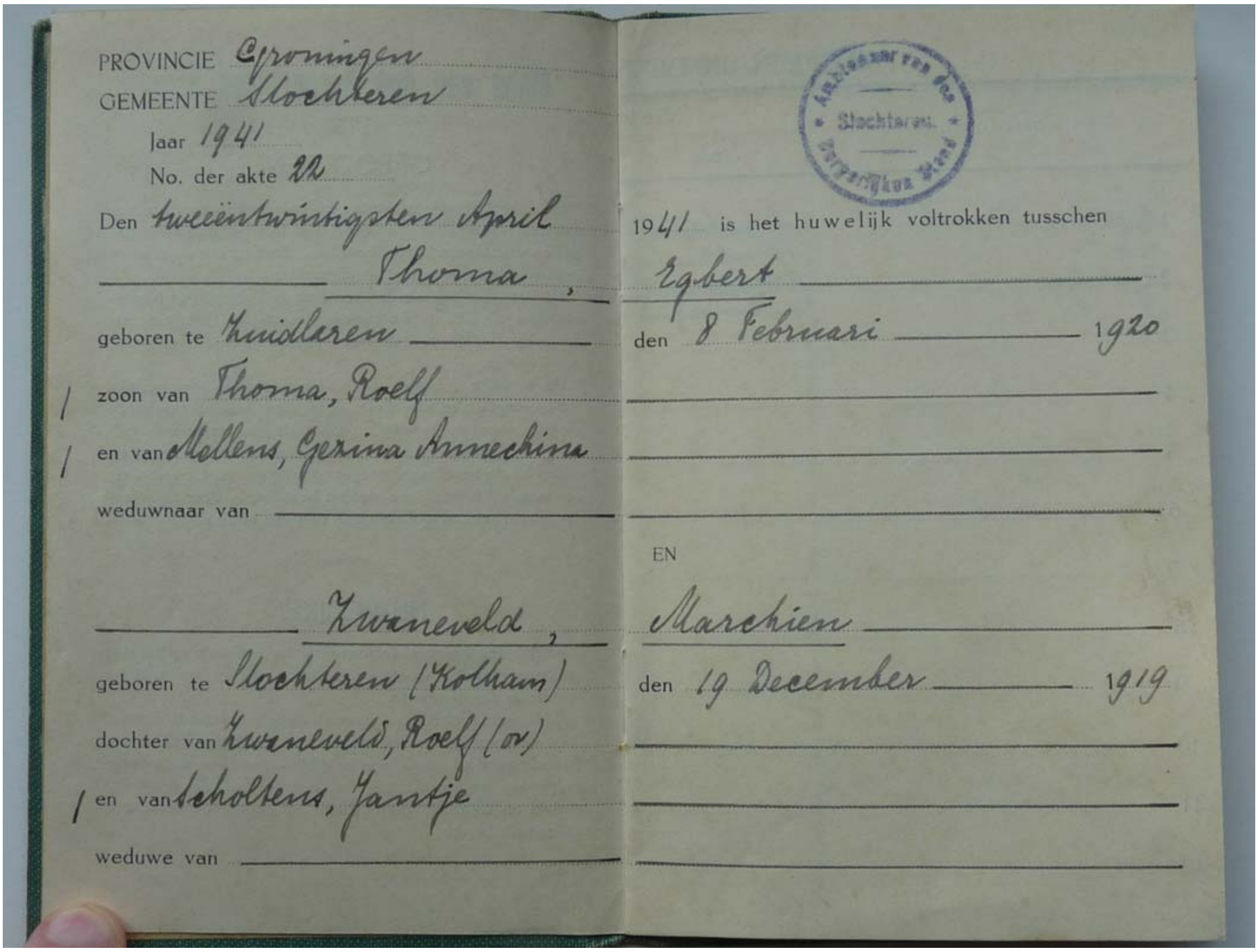
*Henk Bos, 40 jaar getrouwd, mei 2006 (EC)*



*Ge Bos-Thoma, 40 jaar getrouwd, mei 2006 (EC)*



*Op 22 april 2006 zijn Egbert Thoma en Marchien Thoma-Zwaneveld 65 jaar getrouwd (EC)*



PROVINCIE Groningen
GEMEENTE Slochteren
Jaar 1941
No. der akte 22

Ambtenaar van den Burgerlijken Stand Slochteren

Den tweeëntwintigsten April 1941 is het huwelijk voltrokken tusschen
Thoma, Egbert
geboren te Zuidlaren den 8 Februari 1920
zoon van Thoma, Roelf
en van Mellens, Gezina Annechina
weduwnaar van

EN

Zwaneveld, Marchien
geboren te Slochteren (Kolham) den 19 December 1919
dochter van Zwaneveld, Roelf (ov)
en van Scholtens, Jantje
weduwe van



Marchien Thoma-Zwaneveld was vlak voor 22 april gevallen en had haar pols gebroken, hier wordt een foto voor de krant genomen en zo komt haar arm niet zo duidelijk in beeld (EC)



Janny Thoma en Marchien Thoma-Zwaneveld maken onderling veel lol, 22 april 2006 (EC)

# Briljanten paar kocht zeven ton staal en bouwde boot

HEEMSKERK - "We hebben er geen dag spijt van gehad dat we van Groningen naar Heemskerk zijn verhuisd", vertellen Egbert (86) en Marchien (86) Thoma-Zwaneveld. Het echtpaar vierde zaterdag 22 april dat ze vijfenzestig jaar getrouwd waren. Dit jaar wonen ze ook precies een halve eeuw in Heemskerk waar ze in 1956 samen met de twee dochters kwamen wonen.

Zaterdag werd het briljanten huwelijksfeest gevierd met de dochters, de schoonzoon, de twee kleinkinderen en verdere familie. Ze ontmoetten elkaar tijdens een feest in de gemeente Slochteren waarna ze in 1941 trouwden. Daarna betrokken ze een boerderij in Hoogezand maar zagen toch meer toekomst in de IJmond. Thoma ging op de Hoogovens werken waar hij zesentwintig jaar onderhoudsbankwerker in de sintelfabriek was.

"We hebben er nooit behoefte aan gehad om ons aan te sluiten bij een vereniging van Groningers. Als je in Holland woont dan moet je omgaan met de Hollanders", zegt Marchien Thoma over haar verhuizing naar deze regio. Ze had het erg naar haar zin bij de zangvereniging 'Stem de Volks' en bij de FNV vrouwenbond waar ze onder andere handwerkte. Ook schonk ze ruim twaalf jaar koffie op de bejaardensoos in de Jansheeren. Kantklossen doet ze nog steeds.

In 1975 bouwde het gezin samen met schoonzoon Henk een zeilboot; de Margeja. Egbert Thoma kocht samen met zijn schoonzoon voor een schappelijke prijs zeven ton staal van de Hoogovens. Oudste dochter Ge leerde lassen en de overige leden timmerden en schilderden dat het een lieve lust was. De jubilarissen varen nu niet meer. Ge en man Henk des te meer.

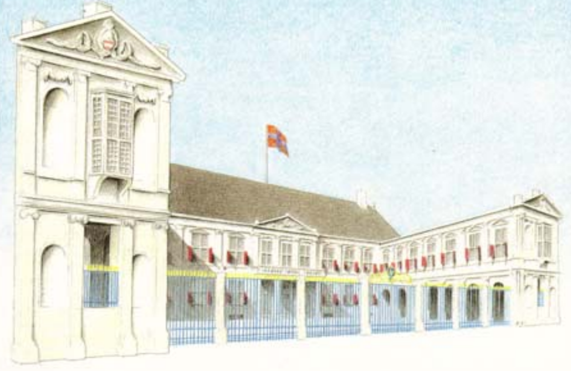
*Het 65-jarig huwelijk van Egbert Thoma en Marchien Thoma-Zwaneveld is breed uit in de krant beschreven. Het komt immers tegenwoordig niet vaak voor dat iemand 65 jaar getrouwd is! (EC)*

Wanneer je 65 jaar getrouwd bent, krijg je een officiële felicitatie van het Koningshuis! (EC)

De Heer en Mevrouw Thoma-Zwaneveld
Joh. Brouwerstraat 47
1964 GB HEEMSKERK

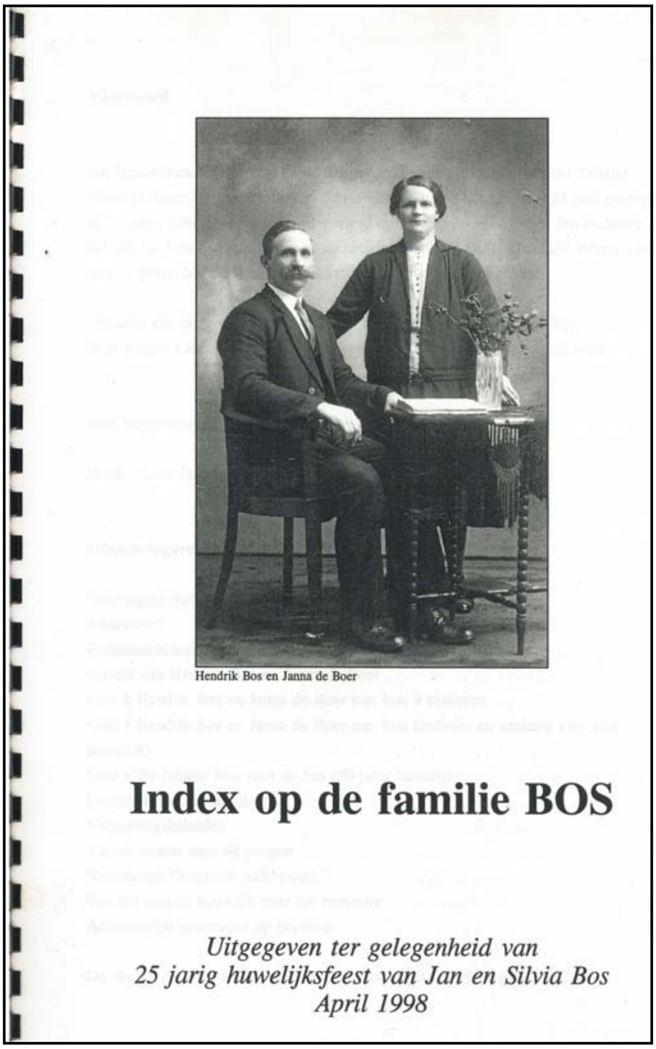
Hare Majesteit de Koningin zendt U gaarne haar hartelijke gelukwensen ter gelegenheid van Uw 65-jarig huwelijk op 22 april aanstaande!

Paleis Noordeinde
20 april 2006



**NEVEN- EN NICHTENDAG**

Bij huwelijken, dopen, begravenissen en dergelijke feesten komt de gehele familie bij elkaar. Een goede gelegenheid om weer eens bij te praten. In twee gevallen is er ook een familieboek gemaakt, in beide gevallen door Henk Bos.



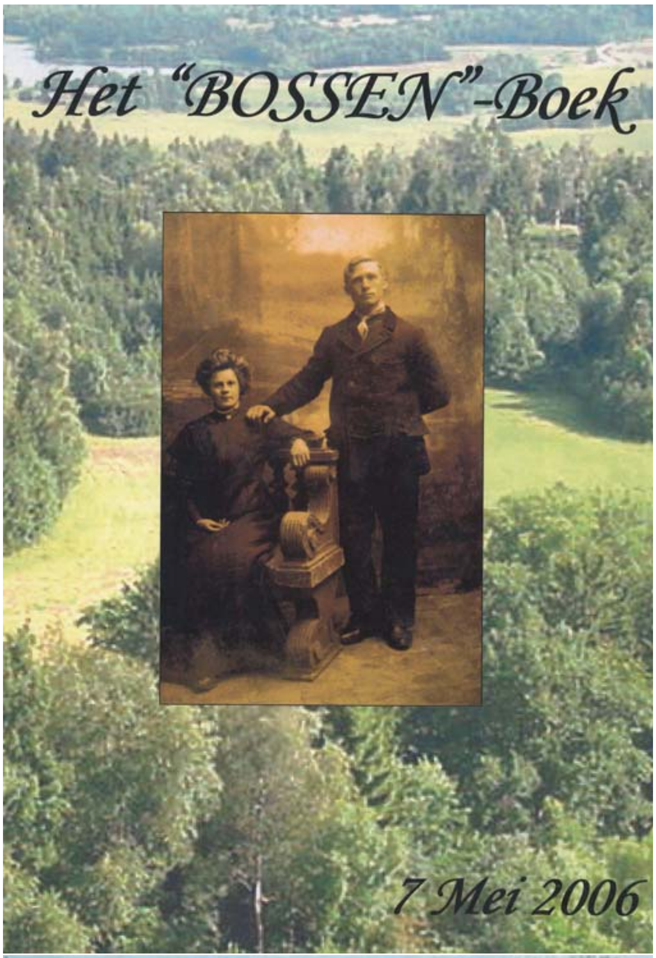

*Ter gelegenheid van het 25-jarig huwelijksfeest van Jan Pieter Bos (zoon van oom Ben Bos) en Silvia Elisabeth van der Erf heeft Henk een familiestamboom uitgebracht, losbladig en geheel zwart-wit (EC)*

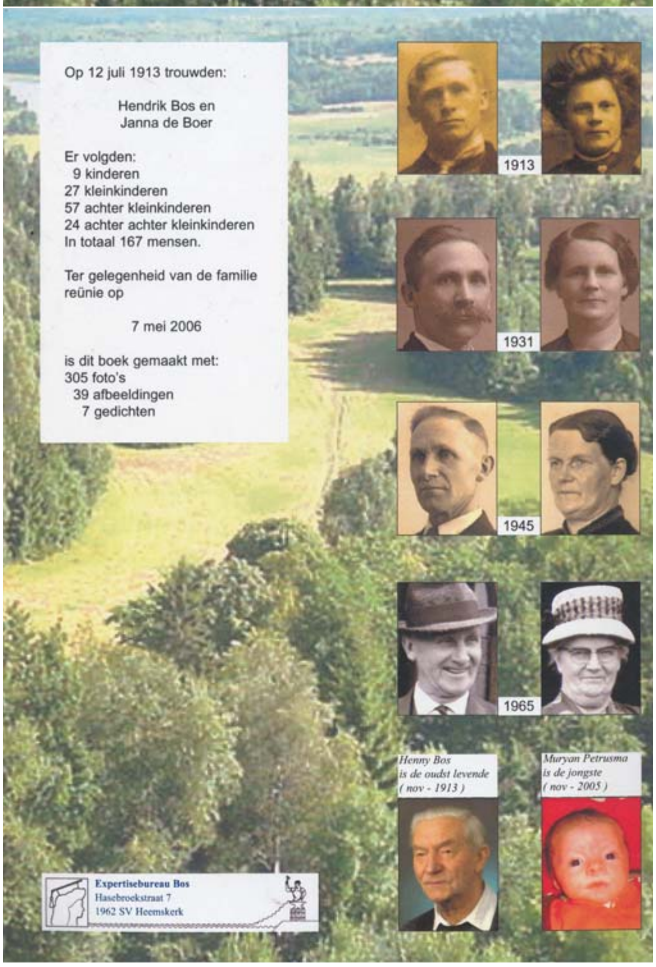
***Voorwoord***

*Dit familieboek van de familie Bos is gemaakt naar aanleiding van het 25-jarig huwelijk tussen Jan Pieter Bos en Silvia Elisabeth v/d Erf. Zij zijn 25 jaar getrouwd op 27 april 1998. Dit feest wordt gevierd op zondag 26 april 1998. Jan en Silvia hebben op deze dag een neven en nichtendag georganiseerd. Teneinde iedereen een idee te geven hoe de familie in elkaar zit is dit boek samengesteld. Ondanks alle zorgvuldigheid kunnen er in dit boek fouten geslopen zijn. Wijzigingen kunnen worden doorgegeven aan de samenstellers van dit boek.*

*Veel leesplezier,*
*Henk, Ge en Janneke Bos*

Op 31 januari 2006 overlijdt Jan Bos onverwacht.




*Ter gelegenheid van het 40-jarig huwelijk van Henk en Ge Bos, is nogmaals een neven- en nichtendag georganiseerd, met bijbehorend Bossenboek, 7 mei 2006 (EC)*



Groepsfoto van (bijna) de gehele familie Bos met kinderen en kleinkinderen, Heeten, 7 mei 2006 (EC)

***Voorwoord***

*Dit familieboek is gemaakt naar aanleiding van de reünie op 7 mei 2006.*
*De organisatie, de update en de aanvulling van het boek is geheel verzorgd door Heidi de Boer en Janna Waalkens. Daarna heeft onze eigen "huisdrukker", Henk Bos, er een fantastisch boekwerk van gemaakt.*
*De oplage is gesponsord door:*
** Henk en Ge Bos ter ere van hun 40-jarig huwelijk op 1 april 2006 jl*
** Donaties deelnemers familie reünie*
*Henk en Ge proficiat met dit heuglijke feit en Hartelijk Dank voor de aanpassing en de oplage van het boek, SUPER!!!*
*Dank aan Anita de Haan voor de titel van het boek, origineel en we waren gelijk enthousiast. Verder dank aan alle familieleden voor de foto's en hun gegevens.*
*We hopen dat degene, die op 7 mei in Heeten is/zijn geweest, terug kan kijken op een geslaagde dag en wensen jullie veel kijk- en leesplezier.*

*Heidi & Janna*

*Ondanks alle zorgvuldigheid kunnen er in dit boek fouten geslopen zijn, waarvoor onze oprechte verontschuldiging. Wijzigingen en aanvullingen kunnen worden doorgegeven aan Henk Bos, zoon van Berend. Het zou fijn zijn als een ieder die in dit boek vermeld staat of wil staan, Henk op de hoogte stelt van adres wijziging, huwelijk, geboorte etc. Zo blijft de database "up to date".*

Het Bossenboek 2006 is geheel in kleur met uitgebreide informatie en zoeklijsten. Het bleek bij de samenstelling van dit herinneringsboek een waardevol document waarin vele gegevens terug gevonden konden worden. De wens van Henk om op de hoogte gesteld te worden, bleek tevergeefs. Maar wellicht komt er ooit nog een dag/boek.



Heeten, 7 mei 2006. Henk, Ge en Janneke Bos worden door Heidi de Boer en Janna Waalkens in het zonnetje gezet in verband met het vele werk aan het Bossenboek 2006 (EC)

**TRADITIES**

Niet alleen hield Henk van het in leven houden van kennis en oude ambachten. Hij hield ook van het in leven houden van tradities. Zo hadden we op de feestdagen speciale activiteiten en recepten. En werden oude traditionele gerechten in ere gehouden. Er is zelfs een speciaal nummer over uitgegeven van de activiteiten en recepten die bij ons in de familie horen bij de kerstvakantie.


Kerstboom met handgeklöste versiering gemaakt door "Oma" Marchien Thoma-Zwaneveld. Foto: Marijke Bos

Eindejaars gebruiken en recepten
INFO 20M
Informatieblad grote pleziervaart

Nummer 57 December 2010

*In nummer 57 van Info20m van december 2010 staan de eindejaarsgebruiken van de familie Bos beschreven inclusief alle recepten. Download van onze website (EC)*

De recepten worden in onze familie nog regelmatig gemaakt, ook na het overlijden van Henk Bos.



*Samen met Luuk en Truus de Jong bakken we knijpertjes, een tradioneel "oud-jaarskoekje". Je kunt er alles van zien, vandaar het oude jaar, 29 december 2008 (EC)*



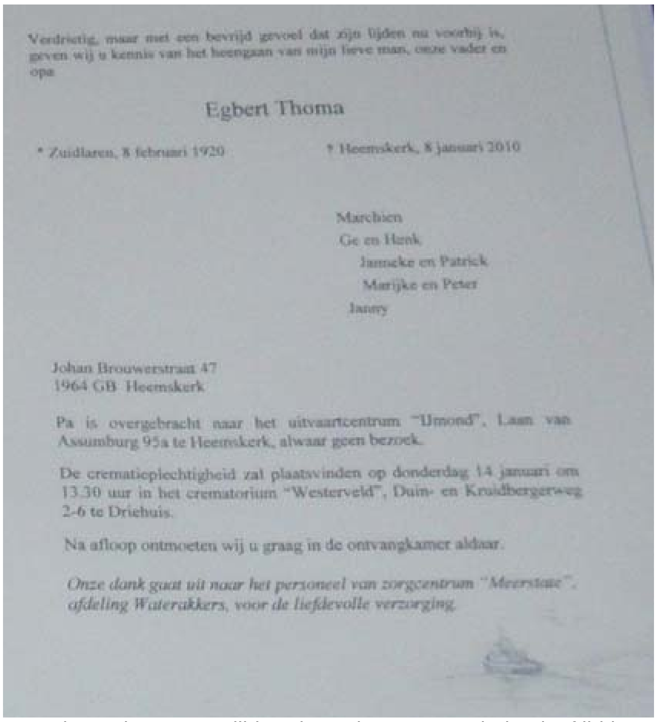

*Henk en Ge bakken samen rolletjes, de "nieuwjaars-koekjes". Je kunt er immers niet alles van zien. Henk haalt ze uit het wafelijzer, Ge rolt ze snel op voor ze koelen (EC)*



*Zo'n 65 jaar geleden gingen we met kerst en oud en nieuw naar Opa Hendrik Bos en Janna Bos-de Boer waar we een speciaal gebakken rechthoekig knijpertje kregen die Opa had gebakken. Het wafelijzer ging via vererven van de ene nazaat naar de andere. Helaas niet via ons. Toch bleef de behoefte bestaan aan een soortgelijk wafelijzer. Daar dit model niet via de 2e handshandel te verkrijgen was hebben we het ijzer geleend en er een kopie van gemaakt.*
*Henk bakt met dit ijzer wafels, 25 december 2010 (EC)*



*Met Pasen worden altijd kleine broodjes in diverse smaken gebakken, een gekookt eitje, vers sinasappelsap en voorjaarssoep gegeten (EC)*



Verdrietig, maar met een bevrijd gevoel dat zijn lijden nu voorbij is, geven wij u kennis van het heengaan van mijn lieve man, onze vader en opa

Egbert Thoma

* Zuidlaren, 8 februari 1920 † Heemskerk, 8 januari 2010

Marchien
Ge en Henk
Janneke en Patrick
Marijke en Peter
Janny

Johan Brouwerstraat 47
1964 GB Heemskerk

Pa is overgebracht naar het uitvaartcentrum "IJmond", Laan van Assumburg 95a te Heemskerk, alwaar geen bezoek.

De crematieplechtigheid zal plaatsvinden op donderdag 14 januari om 13.30 uur in het crematorium "Westerveld", Duin- en Kruidbergerweg 2-6 te Driehuis.

Na afloop ontmoeten wij u graag in de ontvangkamer aldaar.

*Onze dank gaat uit naar het personeel van zorgcentrum "Meerstate", afdeling Waterakkers, voor de liefdevolle verzorging.*

*Op 8 januari 2010 overlijdt Egbert Thoma op 89-jarige leeftijd in Heemskerk (EC)*

***In Memoriam Egbert Thoma*** *(uitgesproken op de uitvaart)*

*Geboren in 1920, als zoon van een landbouwer.*
*Na zijn schooltijd ging hij dus in het bedrijf van zijn vader meewerken.*
*In 1941 trouwde hij met Marchien Zwaneveld, kreeg 2 dochters en een eigen boerderij om op te werken en wonen. Omdat hij noodzakelijk werd geacht voor de voedselvoorziening, kon hij het werken in de pas drooggelegde Noord-Oostpolder, de "Arbeitseinsatz" ontlopen. Dat was erg prettig, maar boer zijn was niet zijn droomberoep. Toen hij door omstandigheden het bedrijf op moest geven zag hij dan ook zijn kans schoon en liet zich in 1954 omscholen tot metaalbewerker.*

*In 1956 had Hoogovens veel personeel nodig en ook pa ging er heen.*
*In de kost in Velsen-Noord en maar een keer in de 14 dagen een reisvergoeding om naar vrouw en dochters in Hoogezand te gaan. Dat beviel niet zo goed en hij is diverse keren liftend naar huis gegaan, wat ma weer niet prettig vond. In de zomervakantie van dat jaar is hij met het hele gezin een fiets- en kampeertocht om het IJsselmeer gaan maken en werd er natuurlijk ook de omgeving van de Hoogovens verkend. Het was de 1e keer dat we zo ver van huis waren op vakantie. In de herfst van dat jaar kregen we een nieuw huis in Heemskerk en een neef van pa bracht ons met de inventaris in zijn vrachtauto naar Noord-Holland. Het huis vonden we allemaal prachtig, maar pa miste "de horizon" verschrikkelijk. Jaren later verhuisde hij met ma naar een flat bij het station van Heemskerk, daar kon je toen nog tot aan Amsterdam over het land uitkijken en dat vond hij prachtig. Hij kon hele dagen voor het raam zitten om te kijken.*
*De fiets was intussen omgeruild voor een kleine auto en daarmee zijn ze in de vakantie's door heel Europa getrokken: België, Frankrijk, Italië, Joegoslavië, Hongarije, Tsjecho-Slowakije, Polen en Duitsland. Ook zijn ze naar familie in Amerika en Canada geweest. Reizen vonden ze prachtig!*

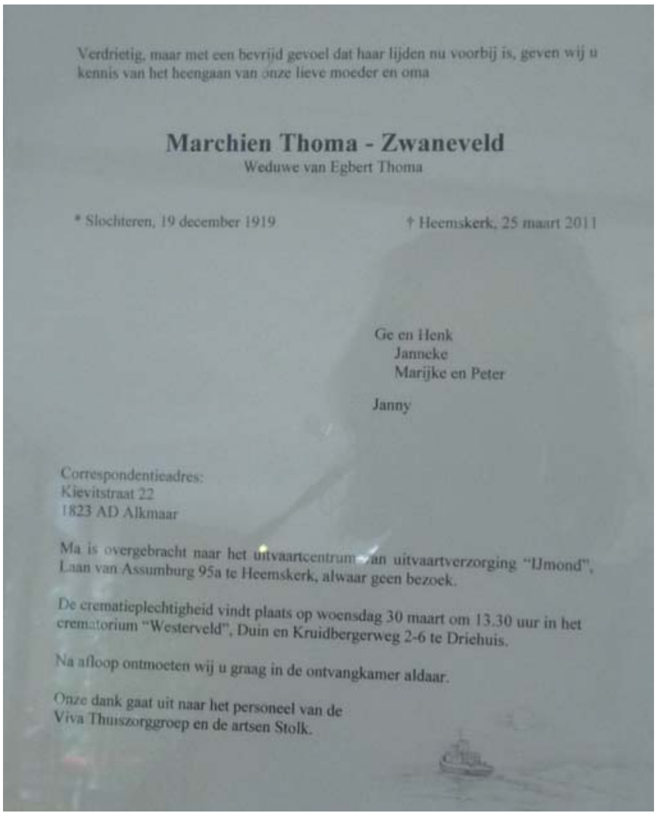
*Afgezien van reizen waren er meer liefhebberijen: helpen met de zomerkampen van de Heemskerkse padvinderij en houtbewerken: schoonzoon Henk maakte blokken voor schepen en daarbij kwam pa vaak helpen. Hij ging ook mee als er ergens een demonstratie was van oude ambachten en zat dan zeer tevreden met hamer en beitel aan een blok te werken. Henk was dan bezig met het smidsvuur en ma zat vaak te kantklossen. Er was altijd zeer veel belangstelling voor het werk en de hele familie genoot met volle teugen.*

*In 1982 ging pa met prepensioen, maar ver daarvoor ging hij al nadenken over wat hij daarna zou gaan doen.*
*Toen kwam er iets geweldigs in de gedachten: een boot! Maar daar heb je veel geld voor nodig en dat hadden ze niet. Geeft niet, dan bouw je toch zelf een? Er werden tekeningen gemaakt, bij de Hoogovens ijzer "versierd" voor een zeer schappelijk prijsje en in de herfst van 1974 is er begonnen met de bouw. Pa met schoonzoon Henk en dochter Ge elke avond naar Uitgeest, de hele familie met de 2 kleindochters in de weekenden er heen. Op de bouwplek had men toen er begonnen werd twijfels of het ooit af zou komen, maar in de zomer van 1975 dreef de boot, pa noemde die "Margeja" naar zijn 3 vrouwen en gingen ze op de kale spanten met vakantie. Pa en ma hebben vele jaren maandenlang door Nederland gezworven met de boot. Jammer genoeg werd het varen op een gegeven moment te bezwaarlijk en vanaf die tijd voeren Henk en Ge met hun dochters met het schip. De naam is gebleven: in een iets andere volgorde zijn het ook de namen van Henk's 3 vrouwen.*

*In 2001 werd pa ziek en hij lag vaak in bed. De verzorging werd erg zwaar voor ma en in 2006 is hij naar Meerstate gegaan. Daar kwam hij zijn rolstoel niet meer uit en hij kon zich toen al amper meer bewegen. Hij is wel goed "bij de tijd" gebleven, alleen was hij door het vele lawaai waar hij op de Hoogovens aan bloot was gesteld erg doof geworden. Aan zijn gehoorapparaat had hij een hekel omdat er erg veel bijgeluiden in zaten. De communicatie werd dus steeds moeilijker. De verzorging in Meerstate is erg liefdevol geweest, de zusters vonden hem een lieve man die nooit klaagde. Dat was een van de weinige dingen die hij nooit geleerd had.*

*Fotobedankkaart na de uitvaart van Egbert Thoma (EC)*





Verdrietig, maar met een bevrijd gevoel dat haar lijden nu voorbij is, geven wij u kennis van het heengaan van onze lieve moeder en oma

**Marchien Thoma - Zwaneveld**

Weduwe van Egbert Thoma

* Slochteren, 19 december 1919 † Heemskerk, 25 maart 2011

Ge en Henk
Janneke
Marijke en Peter

Janny

Correspondentieadres:
Kievitstraat 22
1823 AD Alkmaar

Ma is overgebracht naar het uitvaartcentrum van uitvaartverzorging "IJmond", Laan van Assumburg 95a te Heemskerk, alwaar geen bezoek.

De crematieplechtigheid vindt plaats op woensdag 30 maart om 13.30 uur in het crematorium "Westerveld", Duin en Kruidbergerweg 2-6 te Driehuis.

Na afloop ontmoeten wij u graag in de ontvangkamer aldaar.

Onze dank gaat uit naar het personeel van de Viva Thuiszorggroep en de artsen Stolk.

Op 25 maart 2011 overlijdt Marchien Thoma-Zwaneveld op 91-jarige leeftijd in Heemskerk (EC)



Marchien Thoma-Zwaneveld, 21 augustus 2005 (EC)

***In Memoriam Marchien Thoma-Zwaneveld***

*Geboren in 1919, als oudste dochter van een landbouwer. Helaas overleed vader al op relatief jonge leeftijd en moest ze eerst meewerken op het bedrijf, later kreeg ze een "dienstje". Het geld dat ze verdiende was nodig voor het gezin.*

*In 1941 trouwde zij met Egbert Thoma, kreeg 2 dochters en een eigen boerderij om op te werken en wonen.*
*Daar was het ook al hard aanpoten, maar door de boerderij hebben ze nooit honger hoeven te lijden in de oorlog. In 1955 moest de boerderij opgegeven worden en pa werd metaalbewerker, het gezin verhuisde naar een kleine duplex woning in Hoogezand.*

*In 1956 had Hoogovens veel personeel nodig en ook pa ging er heen. In de kost in Velsen-Noord en maar een keer in de 14 dagen een reisvergoeding om naar vrouw en dochters in Hoogezand te gaan. Dat beviel niet zo goed en hij is diverse keren liftend naar huis gegaan, wat ma weer niet prettig vond. In de zomervakantie van dat jaar is het hele gezin een fiets- en kampeertocht om het IJsselmeer gaan maken en werd er natuurlijk ook de omgeving van de Hoogovens verkend. Het was de 1e keer dat we zo ver van huis waren op vakantie. In de herfst van dat jaar kregen we een nieuw huis in Heemskerk en een neef van pa bracht ons met de inventaris in zijn vrachtauto naar Noord-Holland. Het huis vonden we allemaal prachtig, maar pa miste "de horizon" verschrikkelijk. Jaren later zijn ze naar een flat bij het station van Heemskerk verhuisd, daar kon je toen nog tot aan Amsterdam over het land uitkijken en dat vond pa prachtig. Ma vond het iets minder omdat het op 4 hoog was en er was geen lift.*

*De fiets was intussen omgeruild voor een kleine auto en daarmee zijn ze in de vakantie's door heel Europa getrokken: België, Frankrijk, Italië, Joegoslavië, Hongarije, Tsjecho-Slowakije, Polen en Duitsland. Ook zijn ze naar familie in Amerika en Canada geweest. Reizen vonden ze prachtig!*

*Afgezien van reizen waren er meer liefhebberijen: helpen in de zomerkampen van de Heemskerkse padvinderij.*
*Ma zat vaak te kantklossen als er weer eens een demonstratie van oude ambachten was. Dat gebeurde als schoonzoon ergens het smidsvak ging demonstreren en pa het maken van blokken voor schepen liet zien. Er was altijd zeer veel belangstelling voor het werk en de hele familie genoot met volle teugen.*



Opa en oma Thoma aan boord van Margeja (EC)



Marchien Thoma-Zwaneveld, eind jaren 50 (EC)



Oma Thoma deed veel aan handwerken. Deze kerstversieringen zijn allemaal zelf door oma gekantklost. De boom blijft in de familie en is nu bij Janny Thoma thuis (EC)

*In 1982 ging pa met prepensioen, maar ver daarvoor gingen ze al nadenken over wat daarna te doen. Toen kwam er iets geweldigs in de gedachten: een boot! Maar daar heb je veel geld voor nodig en dat hadden ze niet. Geeft niet, dan bouw je toch zelf een? Er werden tekeningen gemaakt, op de Hoogovens ijzer "versierd" voor een zeer schappelijk prijsje en in de herfst van 1974 is er begonnen met de bouw. Pa met schoonzoon Henk en dochter Ge elke avond naar Uitgeest, de hele familie met de 2 kleindochters in de weekenden er heen. Op de bouwplek had men toen er begonnen werd twijfels of het ooit af zou komen, maar in de zomer van 1975 dreef de boot, pa noemde die "Margeja" naar zijn 3 vrouwen en gingen ze op de kale spanten met vakantie. Pa en ma hebben vele jaren maandenlang door Nederland gezworven met de boot.*

*Jammer genoeg werd het varen op een gegeven moment voor ma te bezwaarlijk en vanaf die tijd voeren Henk en Ge met hun dochters met het schip. De naam is gebleven: in een iets andere volgorde zijn het ook de namen van Henk's 3 vrouwen.*

*In 2001 werd pa ziek en hij lag vaak in bed. De verzorging werd erg zwaar voor ma en in 2006 is hij naar Meerstate gegaan. Ma bleef alleen in de aanleunwoning en ging vaak met dochter Janny op bezoek. De vakanties bracht ma samen met Janny door, dan gingen ze ergens eens huisje huren en zwerven door de omgeving. Na de vakantie van 2010 verklaarde ma dat ze niet meer zo lang weg wilde, ze werd er te moe van.*

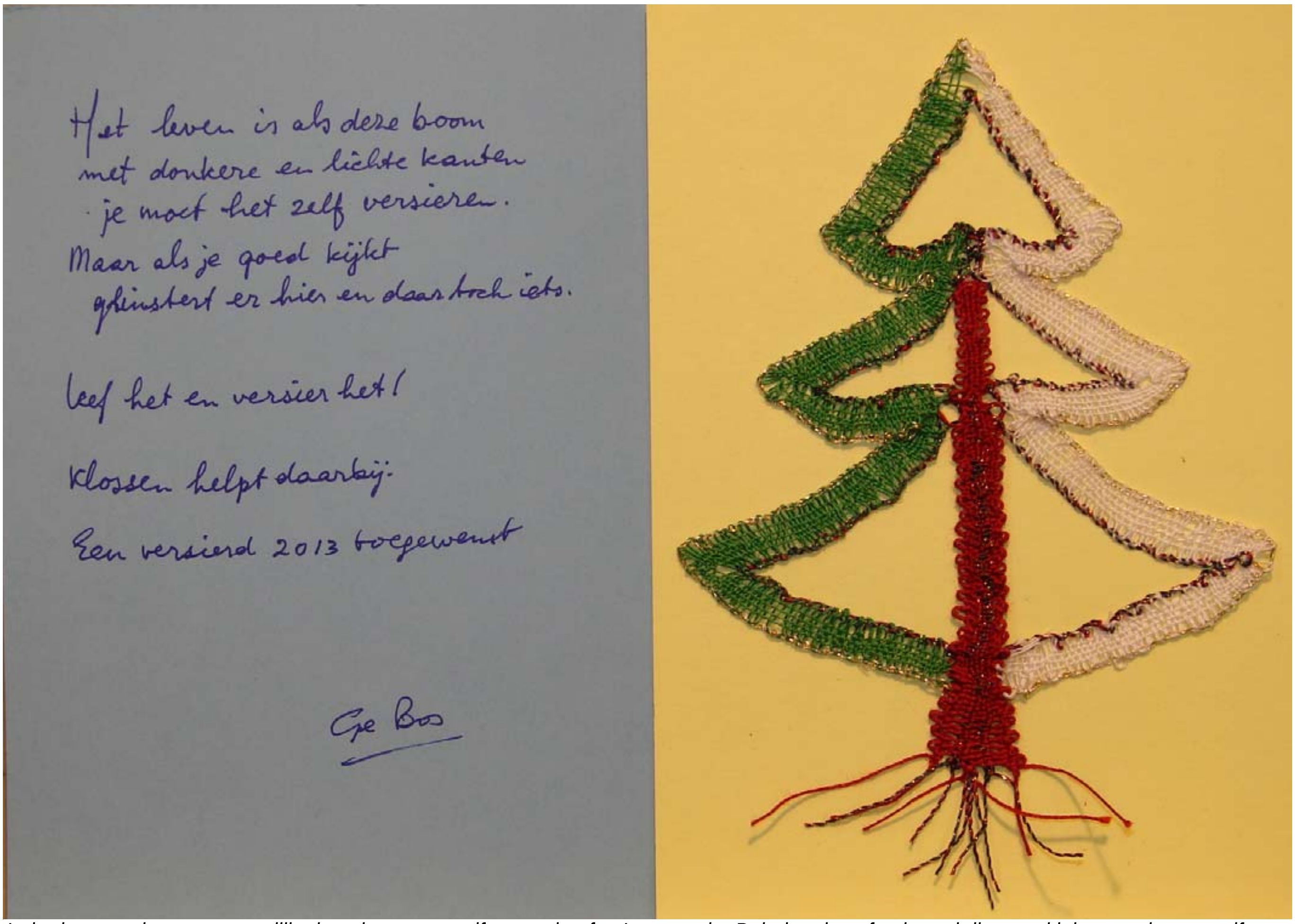
*Maar als het mooi weer was af en toe een tochtje door de omgeving vond ze nog altijd prachtig. Thuis zitten kon altijd nog!*

*De 90e verjaardag van ma werd in Meerstate gevierd en pa was die ochtend zeer actief en aanspreekbaar, wilde zelfs een biertje - iets wat hij al jaren niet meer gedronken had. Maar daardoor werd het wel een gedenkwaardige verjaardag. Daarna is hij vrij snel overleden.*

*Ondertussen was bij ma een darmkanker geconstateerd die te ver heen was om nog behandelbaar te zijn. De dokter kon alleen nog maar als troost geven dat het nog jaren door kon blijven woekeren - als je zo oud bent groeit zo'n gezwel niet zo snel meer.*

*Haar 91e verjaardag werd thuis gevierd, het hele gezin nog een keer allemaal rond de tafel. Ma was nog altijd zeer actief, deed graag spelletjes met de vriendinnen uit de andere aanleunwoningen, maakte erg veel kaarten. Kantklossen deed ze niet veel meer omdat ze het niet goed meer kon zien. Maar grote legpuzzels leggen en Sudocu puzzels maken nog wel en met veel plezier. Het lichaam mocht dan niet meer zo goed willen, de geest is tot het einde toe helder gebleven. Ze was en bleef strijdbaar.*

*De laatste maanden had ze veel pijn door jicht. De laatste dagen voor ze overleed klaagde ze dat ze zo moe was, haar "lichaam was op" zoals ze het uitdrukte. Ze lag veel in bed en ze is in haar slaap overleden in haar eigen huisje, zoals ze gewenst had.*




*Ieder jaar wordt een persoonlijke kerstkaart van zelf gemaakte foto's gemaakt. Behalve deze fotokaart krijgt een klein groepje een zelf gekloste kaart, dit is de kerstkaart van 2012-2013 gemaakt door Ge Bos-Thoma (EC)*

Begin 2013 werd door Henk en Ge Bos een grote rondreis door Europa voorbereid naar diverse locaties van oude mijnen en producenten van oude Europese wetstenen. Alles werd nauwkeurig voorbereid en was klaar om per 1 mei 2013 te vertrekken. Een aantal weken daarvoor viel het Henk op dat hij 's morgens prima in orde was en iedere avond koorts had. Eenmaal bij de dokter volgden vele onderzoeken. Na een tijdje kwam er uit dat bij Henk Bos slokdarmkanker was geconstateerd. De grote reis werd uitgesteld en alle reeds gemaakte afspraken geannuleerd. Al snel kon Henk niet meer eten en kreeg een voedingssonde.



*Zomer 2013 werd door Ge Bos-Thoma in bed doorgebracht, Henk Bos ging heen en weer naar het ziekenhuis voor bestralingen en chemo's (EC)*

Toen begin juni 2013 Henk zou gaan beginnen met de bestralingen en chemokuren viel Ge Bos-Thoma van de trap en had haar hielbeen gebroken. Aangezien ze bepaalde medicijnen gebruikte mocht ze niet meteen geopereerd worden. Vele weken heeft ze in het ziekenhuis in Alkmaar gelegen en toen ze eenmaal thuis kwam, nog vele weken thuis in bed.

Ondertussen werd Henk door Janneke Bos heen en weer naar het andere ziekenhuis gereden in Amsterdam voor de chemo's en bestralingen. Een zware tijd voor alle betrokkenen.



*Henk Bos in de Coticulemijn, 21 september 2013 (EC)*



*Henk en Ge in Katwijk, 21 augustus 2013 (EC)*

Zomer 2013 zijn ze samen even een weekje in een zorghotel in Katwijk geweest om toch even het vakantiegevoel weer te krijgen. Door de goede medische verzorging in het hotel knapten ze ook weer wat op.

In september 2013 werd de beslissing genomen om na alle kuren en bestralingen niet te opereren. De kanker was inmiddels uitgezaaid naar andere onderdelen van zijn lichaam. Nadat de bestralingen en kuren werden stopgezet knapte Henk wel weer op. Na enige tijd kon zelfs de voedingssonde er weer uit. Een hele opluchting. Er zijn in die tijd 2 reizen gemaakt.

Henk wilde in eind september 2013 persé naar een bijeenkomst van de Coticule wetsteenliefhebbers in de

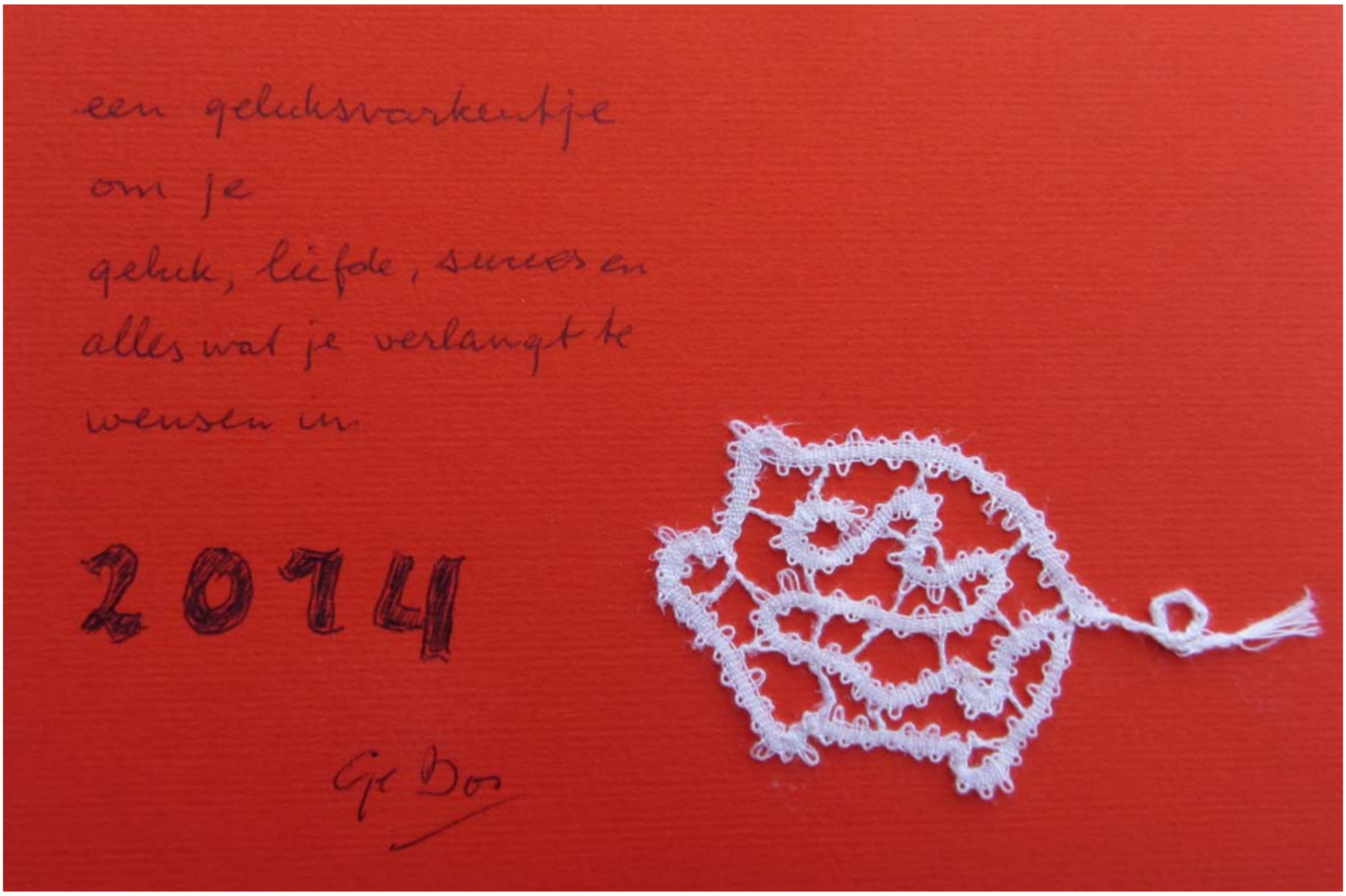


*Henk en Ge Bos wandelend in het park van Brussel, 8 december 2013 (EC)*

Belgische ardennen. Janneke Bos heeft gezorgd dat hij daar naar toe kon en hem de gehele tijd rondgereden. Hij heeft zeer genoten van dat lange weekend weg.

In december 2013 wilde Henk graag naar de kerstmarkt in Brussel. Daar is de gehele familie (Henk, Ge, Janneke en Marijke) naar toe geweest. Ook hiervan hebben ze zeer genoten. Behalve de kerstmarkt zijn er ook nog wat musea bezocht en wandelingen gemaakt.

2013 was een zwaar jaar voor alle betrokkenen. Wat zou 2014 gaan brengen???




*De door Ge Bos-Thoma zelf gekloste nieuwjaarskaart met wens voor 2014 (EC)*

In 2014 komt de voedingssonde weer terug. Af en toe kan met een bestraling ook nog gezorgd worden dat de tumor rond de slokdarm niet te groot wordt (en daardoor de doorgang in de slokdarm te klein). Zo kan Henk uiteindelijk doen wat hij graag wilde doen.

Henk wil graag weer op reis. Maar hoe neem je voldoende voeding mee? Iedere dag gebruikt hij 2 pakken van 1 liter en als je vele weken weg wilt, is dat toch wel een hele ruimte vol. Achterop de auto wordt een bak gemaakt waarin alle voeding een plaats krijgt. Op aangeven van Henk wordt deze voor hem gemaakt. De bak heeft een schuine kant anders kan de achterdeur niet open... Af en toe vindt de douane het wel wat vreemd maar uiteindelijk doen ze nergens moeilijk als het eenmaal is uitgelegd.



*Henk viert zijn 73-ste verjaardag in de Ardennen, in de Coticulemijn van Maurice Celis, 23 juni 2014. Achterop de auto is de speciale bak te zien voor de voeding (EC)*

Ze vertrekken 21 juni 2014 voor een rondreis door Europa. Henk heeft een compleet overzicht gemaakt van allerlei nieuwe en oude adressen waar hij langs wil. Ze beginnen in de Ardennen bij de Coticule (Belgisch brok) mijn van Maurice Celis. Daarna reizen ze verder via mijnen in Frankrijk en Spanje, Italië, Oostenrijk, Tjechië, Polen en Duitsland. Eind juli keren ze tijdelijk terug naar huis.
De voeding is bijna op en ze gaan naar de reünie van de landelijke vereniging in Den Helder.



*Janneke Bos en Han Foeken (collega van Janneke) varen de Margeja van Uitgeest naar de reünie in Den Helder, 31 juli 2014 (EC)*



*Met de camper door Europa trekken doen ze graag (EC)*

Zodra de reünie weer voorbij is, gaan ze weer op pad.
Dit keer meer naar het oosten van Europa, Polen en de Baltische Staten. Ook hier bezoeken ze diverse vrienden en collega's. Het wordt een reis waarbij Henk alles kon uitvoeren wat hij in zijn hoofd had en afscheid kon nemen van een ieder. In september 2014 keren ze weer huiswaarts, ze hebben dan 15 landen bezocht in 2014 en zo'n 11.000 km gereden (voornamelijk door Henk Bos zelf).
Allemaal wel in een veel rustiger tempo dan ze normaliter doen maar ze hebben het toch maar gedaan!


*Selfie van Henk en Ge Bos op de veerboot van Klaipeda naar Kiel onderweg naar huis, 1 september 2014 (EC)*

In oktober 2014 wordt Henk weer veel zieker, hij wordt in het ziekenhuis opgenomen. En als hij daar weer wordt ontslagen om aan te sterken, blijkt dat niet meer te gaan... Zijn gezondheid gaat sterk achteruit en half november valt zijn besluit. De pijn wordt teveel, het overgeven houdt maar niet op en enige hoop op verbetering zal er niet meer komen. Na overleg met de huisarts wordt de dag bepaald. Hij bepaalt zelf wie hij nog wil zien, zijn zuster Betsy Smit-Bos en Menno Smit, zijn goede vriend Maarten Arends en goede vrienden Luuk en Truus de Jong. Luuk zit dan nog in Suriname voor vrijwilligerswerk en vliegt speciaal eerder terug naar Nederland. Hij bepaalt zelf zijn muziek. Tot op het laatst toe houdt hij de regie in eigen hand en sterft thuis op vrijdagavond 21 november 2014 in het bijzijn van Ge, Janneke, Marijke en Peter Kurvers en Janny Thoma.



De foto van de voorzijde van de rouwkaart van Henk Bos.
Deze foto is door Henk zelf uitgezocht. De foto is gemaakt op 9 maart 2014 vlak voordat Henk weer een voedingssonde kreeg. Een middagje varen met de Margeja op het Uitgeestermeer. Kleurenfoto omgezet in sepia (EC)

Onder: de binnenzijde van de rouwkaart van Henk Bos (EC)

**UITVAART**

Henk heeft zich met de rouwkaart bemoeid.
Toen we in maart 2014 op het Uitgeestermeer aan het varen waren, zijn er meerdere foto's gemaakt van Henk Bos.
Uit de diverse foto's heeft hij deze foto uitgezocht.
Die mocht op de kist geplaatst worden. Hij heeft hier weer iets meer haar dan in 2013 toen het heel dun werd door de chemo's en bestralingen.

De 4 muziekstukken van de uitvaart zijn door Henk persoonlijk uitgezocht. Bij elk stuk had hij een persoonlijke band die is beschreven in de toespraak. Het lied van Bram Vermeulen over de steen die verlegd is, is gebruikt in de rouwkaart. Vlak voor zijn overlijden heeft Henk nog tegen Luuk gezegd: "je bemoeit je toch wel met de rouwkaart, he?"



Deel van de rouwstoet wandelend naar de aula van het crematorium Westerveld in Driehuis, 29 november 2014 (EC)

***Henk heeft een steen verlegd in een rivier op aarde***
***Het water gaat er anders dan voorheen***
***De stroom van een rivier hou je niet tegen***
***Het water vindt er altijd een weg omheen***

Henk Bos

*Nieuwe Pekela, 23 juni 1941 ✝Heemskerk, 21 november 2014

Ge Bos - Thoma
Janneke & Patrick
Marijke & Peter

Correspondentie adres:
Hasebroekstraat 7
1962 SV Heemskerk
Liever geen bezoek aan huis.

*Een blijvende herinnering*

Heeft u een bijzondere herinnering aan Henk? Wij zullen het op prijs stellen om die te mogen ontvangen. Deze willen we dan bundelen in een boekje. Tekeningen, teksten, foto's, etcetera zijn welkom.

*Geen bloemen*

Henk wilde geen bloemen, liever een donatie aan het **KWF** en de **KNRM**. Daarvoor zal er op vrijdagavond tijdens de condoleance en zaterdag in de ontvangkamer een collectebus voor deze doelen aanwezig zijn.

Henk is overgebracht naar het uitvaartcentrum van uitvaartverzorging IJmond, Laan van Assumburg 95a, Heemskerk.
Alwaar er gelegenheid is tot afscheid nemen en condoleren op vrijdag 28 november van 19.00 tot 19.45 uur.

De afscheidsdienst vindt plaats op zaterdag 29 november om 11.45 uur in de aula van het crematorium Westerveld, Duin en Kruidbergerweg 2-6 te Driehuis.

Na afloop ontmoeten wij u graag in de ontvangkamer aldaar.



Luuk de Jong heeft samen met Janneke Bos de rouwkaart vorm gegeven en gedrukt. Henk's eigen logo moest natuurlijk een belangrijke plaats krijgen op de kaart: de smid die het varen mogelijk maakt.

De uitvaart vindt plaats op zaterdag 29 november. Patrick van Beek, de vriend van Janneke, is dan net de dag ervoor weer terug op Schiphol. De uitvaart valt samen met de landelijke werkgroependag van de Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig. Vele vrienden en kennissen kiezen ervoor om hierbij niet aanwezig te zijn maar wel bij de uitvaart van Henk Bos. Waarvoor dank!

Terwijl de rouwstoet om 12 uur naar de aula in Driehuis wandelt, luiden de kerkklokken van de kerk vlakbij.



*Janneke Bos houdt de eerste toespraak, rechts worden continu diverse foto's van Henk Bos getoond (EC)*

Hieronder volgt de integrale tekst die is uitgesproken tijdens de uitvaart van Henk Bos op 29 november 2014.

*Uitvaart Henk Bos*

*Muziek Bram Vermeulen, De Steen*

*Ik heb een steen verlegd in een rivier op aarde.*
*Het water gaat er anders dan voorheen.*
*De stroom van een rivier hou je niet tegen.*
*Het water vindt er altijd een weg omheen.*

*Misschien eens gevuld van sneeuw en regen,*
*Neemt de rivier mijn kiezel mee.*
*Om hem dan glad en rond gesleten,*
*Te laten rusten in de luwte van de zee.*

*Ik heb een steen verlegd in een rivier op aarde.*
*Nu weet ik dat ik nooit zal zijn vergeten,*
*Ik leverde 't bewijs van mijn bestaan.*
*Omdat, door het verleggen van die ene steen,*
*De stroom nooit meer dezelfde weg zal gaan.*

*Ik heb een steen verlegd in een rivier op aarde.*
*Nu weet ik dat ik nooit zal zijn vergeten,*
*Ik leverde 't bewijs van mijn bestaan*
*Omdat, door het verleggen van die ene steen,*
*Het water nooit dezelfde weg zal gaan.*




*Speciale herdenkingskaars van de Abdij van Egmond (EC)*

*Vandaag zijn we hier bij elkaar voor het laatste samenzijn rondom Henk Bos, namens zijn vrouw Ge, dochter Janneke met haar Patrick, dochter Marijke met haar Peter, mag ik u welkom heten en heel hartelijk bedanken dat u hiernaar toe bent gekomen om Henk de laatste eer te bewijzen.*
*Dat doet goed. De afgelopen dagen hebben zijn naaste er met elkaar alles aan gedaan om dit een waardig afscheid te laten zijn. Ze hebben met elkaar muziek gekozen vanuit het hart, prachtig beeldmateriaal bij elkaar gezocht waarbij ze ook zeker wel met elkaar gelachen hebben om de hoevele keren dat Henk eet op de foto's. Daar hield hij erg van. Muziek gekozen vanuit het hart, ik zei het al, maar ook zal deze dienst worden ondersteund door persoonlijke woorden, en wat enorm moeilijk is is om hier te gaan staan en je gevoelens met u allen te delen. Ik wil dan ook begrip aan u vragen hoe dapper het is om hier te gaan staan en daarvoor mag ik naar voren gaan vragen dochter Janneke.*

*Toespraak Janneke Bos (oudste dochter)*

*Henk Bos werd in 1941 geboren als oudste zoon van Berend Bos en Fenna Raatjes. Ze woonden in een klein huisje genaamd Klein maar dapper. Daarna kwamen er nog 2 broers en 2 zusters. Het huisje werd te klein en ze verhuisden naar een huis tegenover de kerk.*
*Henk ging in Veendam naar de ambachtsschool, waar hij op de fiets iedere dag naar toe ging. In die tijd at hij een*



*Henk Bos op zijn eigen motorfiets, begin jaren 60 (EC)*

*heel brood per dag, dat niet zoals tegenwoordig dwars werd gesneden in kleine plakjes maar over langs. Dat scheelde boter en beleg. Henk werd dorpssmid in Pekela.*

*In 1958 zocht Hoogovens nieuw personeel. Hij kreeg een opleiding op de Hoogovens en kwam in Heemskerk wonen bij een broer van zijn vader, oom Ben. In het weekend ging hij regelmatig naar zijn ouders in Pekela, op de brommer. Henk ging in Heemskerk naar de scoutinggroep Graaf Floris V en naar de zondagsschool van de kerk. Bij de zondagsschool kwam hij een leuk meisje met zwart haar tegen, mijn moeder Ge Thoma. Daarna werd dat leuke meisje ook akela bij de scoutinggroep. Sinds 1958 kennen ze elkaar…*



*Sinterklaasviering begin jaren 60, Hasebroekstraat (EC)*

*In 1966 kwamen ze in aanmerking voor een huurhuis. Er was wel een voorwaarde, ze moesten trouwen. Maar dat vonden ze helemaal niet erg. De trouwdatum heeft wel voor enige verwarring gezorgd. Er werd een mooie vrijdag uitgezocht: 1 april 1966. Het feest werd uiteraard bij de Graaf Floris V groep gevierd.*



*Henk Bos aan het lassen, begin jaren 70. Hij heeft op het bord een boot getekend, zo iets wil hij wel hebben (EC)*

*Daarna reisden ze af naar het staatsbos in Drenthe voor een huwelijksreis.*

*Bij de Hoogovens heeft Henk zeer vele opleidingen genoten, hij werd o.a. lasser, metaalbewerker, elektricien, instrumentmaker, leerde over electrotechniek, werd computerprogrammeur, en nog veel meer. Echt iemand van de 12 ambachten (of veel meer) maar niet van de 13 ongelukken. Alle ambachten, technieken en kennis die hij zich eigen maakte deed hij met een grote inzet en vol overgave. Hij werd er echt goed in. Behalve ergens zelf goed in zijn, hield hij er ook van om kennis over te dragen. Vele cursussen werden door hem opgezet en georganiseerd. En omdat veiligheid ook belangrijk is, moest er natuurlijk ook geëxamineerd worden. De exameneisen voor de diploma's motordrijver, werfbaas en M3 (varen met clubhuisschepen) bij het varen bij Scouting, de machtigingen bootleiding, zijn grotendeels door hem vormgegeven.*

*Bij de scouting hielden ze regelmatig kampen. Zo organiseerden ze eens een kamp op vlotten van hout en tonnen en daar dan tenten op. Een heel leuk kamp dat smaakte naar meer… En zo werd het idee geboren om zelf boten voor Scouting te gaan bouwen. In die tijd bestond er nog geen standaard Lelievlet of standaard Lelieschouw. En dus toog Henk aan het meten van de reeds bestaande ratjetoe aan Lelievletten en tekende de standaard Lelievlet. Compleet met bouwtekeningen en bouwbeschrijvingen van alle onderdelen die hij natuurlijk allemaal zelf maakte.*



*Het werd geen tuinhuisje: Margeja wordt te water gelaten zomer 1976, links loopt de oude heer Zonjee (EC)*

*Van het casco, de tuigage, het houtwerk, alle losse onderdelen, etc. En zo ontstonden de vademecums voor het waterwerk die heden ten dage nog steeds gebruikt worden. Hij kon destijds niet weten dat er inmiddels al meer dan 1500 Lelievletten zijn gebouwd.*

*Op een gegeven moment opperden mijn opa en oma dat ze wel iets wilden als een tuinhuisje ofzo. Een tuinhuisje werd het niet, het werd een vergrootte versie van de Lelievlet. Een geheel eigen ontworpen en gebouwde motorzeilvlet van 8,50 meter waarmee ze sinds 1976 hebben gevaren. Deze motorzeilvlet werd genoemd naar mijn oma Marchien en mijn zus Marijke, mijn moeder Ge, mijn tante Janny en mijzelf Janneke. Zo ontstond de naam Margeja.*



Henk en Ge Bos vlak voor ze weer met de boot op reis gaan, 8 mei 2005. Dit keer naar Polen! (EC)

*Toen mijn zus en ik wat ouder werden en ook gingen varen (eerst in een opblaasbootje de haven rond en daarna met een optimist zeilen), ontstond het idee om een kleinere versie van de Lelievlet te maken. Een Lelievlet was bedoeld voor de oudere zeeverkenners, de jeugd kon er wat moeilijker mee uit de voeten. Eerst kwam er de Juniorjol, een polyester bootje van 4 meter met een door Henk ontworpen tuigage. Dat zeilde geweldig maar binnen Scouting was een polyester bootje toch niet zo heel geschikt. En zo werd het polyester bootje vertaald naar een stalen versie, de Juniorvlet. De Juniorvlet was een zeer goed bootje voor de jongere zeeverkenner, snel en wendbaar.*

*Na verloop van tijd ontstond het idee om een ander bootje te ontwerpen en bouwen. Een echt oerhollands bootje dat achter oude beroepsvaart schepen hing, een Hollandse boot. Ook hier werd eerst weer gedegen onderzoek gedaan naar reeds bestaande bootjes, zowel in musea als bij particulieren. En ook hier werd weer een standaard bootje van gemaakt, 4 meter lang, anders paste die niet in de garage…*

*Na 43 jaar bij de Hoogovens kon Henk met prepensioen. Hij was toen 60. Ze hebben vanaf toen vele lange Europese reizen gemaakt, zowel met de boot Margeja als met de auto die als camper werd gebruikt.*



De Hoogovens toegangspas van Henk Bos, mei 2001 gaat hij met pensioen (EC)

*Ik heb een steen verlegd in een rivier op aarde.*
*Het water gaat er anders dan voorheen.*

*Henk heeft veel voor andere mensen betekend.*
*Hij deed veel aan vrijwilligerswerk bij Scouting, maar ook bij de oude schepenclub de Landelijke vereniging tot behoud van het destijds Zeilend bedrijfsvaartuig waar hij vrijwel vanaf de oprichting lid van werd.*
*Hij was enthousiast lid van de werkgroep Tuigerij en Documentatie die antwoord gaf op vragen van leden maar hij publiceerde ook veel. Veel katerns over het maken van masten, zwaarden, scheepsblokken, techniek aan boord en boeken zoals de standaardboeken "Scheepstypologien", de "Schepenlijst"en "Schepen die blijven". Toen de nieuwe Binnenvaartwet zich aankondigde, betekende dat het varen met grote pleziervaartuigen ingewikkelder zou worden, de schepen moeten aan technische eisen voldoen en de opleiding moet meer zijn dan alleen een klein vaarbewijs. Om zoveel mogelijk mensen bij vele organisaties te bereiken, zijn Henk en ik destijds begonnen met een nieuw informatieblad, Info20m. We hebben inmiddels vele duizenden lezers.*

*Het bleef niet bij oude schepen en Scouting. Hij hielp de molen in Akersloot, de restauratie van oude torenuurwerken, de Toerzeilers, het Watersportverbond, etc. etc. Niet alleen met zijn publicaties en de diverse opleidingen die hij gaf betekende hij veel voor de mensen, ook het warme persoonlijke contact dat hij had, zal velen bij blijven.*

*De stroom van een rivier hou je niet tegen.*
*Het water vindt er altijd een weg omheen.*

*Henk had altijd een gefundeerde mening waar hij steeds achter bleef staan tenzij je met hele goede argumenten kwam… Hij leek een stugge Groninger maar dat was alleen maar zo voor degenen die hem niet goed kenden.*
*Hij dacht altijd, dit bestuur gaat wel weer weg, wij gaan gewoon door…*

*Misschien eens gevuld van sneeuw en regen,*
*Neemt de rivier mijn kiezel mee.*
*Om hem dan glad en rond gesleten,*
*Te laten rusten in de luwte van de zee.*

*Henk hield van reizen. Met de auto werd half Europa*

rondgereden, van Spanje tot de Noordkaap, van Engeland tot Tsjechië. Zwervend met de boot over de Europese binnenwateren heeft hij veel gezien. Maar ook groter water werd niet geschuwd. Toen de mogelijkheid zich aandiende om met de boot in een groep naar Riga in Letland te varen, heeft hij geen moment geaarzeld. Daar droomde hij al heel lang van. Zelf varen naar Riga. De Baltische staten hadden een enorme aantrekkingskracht op Henk. De reis werd een belevenis om nooit meer te vergeten. Maar ja, met de boot zag je weinig van het binnenland… En dus werd het jaar erop de tocht met de auto uitgevoerd. Alle delen van de Baltische staten en met name Letland hebben ze gezien. En dat in een tijd dat die landen nog weinig door westerlingen werden bezocht. Ze sloten vele vriendschappen. De grote reizen duurde altijd vele weken, minimaal 6 en vaak langer. Na zijn pensioen wilde hij steeds in mei weg en dan kwam hij wel weer eens terug in september… Henk en Ge hebben zeer genoten van deze "huwelijksreizen" zoals ze dat zelf noemden.

Ik heb een steen verlegd in een rivier op aarde.
Nu weet ik dat ik nooit zal zijn vergeten,
Ik leverde 't bewijs van mijn bestaan.
Omdat, door het verleggen van die ene steen,
De stroom nooit meer dezelfde weg zal gaan.

Henk leverde het bewijs van zijn bestaan op meerdere manieren. De meest fysieke manier staat hier voor u, Henk kreeg 2 dochters. Ook zijn vele publicaties waaronder vele standaardwerken zijn van onschatbare waarde.
Toen ik na mijn studie Scheepsbouwkunde voor mezelf begon en expertisebureau Bos oprichtte, steunde hij mij volledig. Voor Scouting en de landelijke vereniging van oude bootjes, hadden we al veel ervaring opgedaan.
We gingen regelmatig samen pleziervaartuigen keuren.
De kennis die we opdeden probeerden we ook weer te delen door ook experts pleziervaartuigen op te leiden.

De laatste jaren wilde Henk meer weten van natuurlijke Europese slijp- en wetstenen. Die interesse bij Henk is al op zeer jonge leeftijd ontstaan door een bevriende timmerman Bertus Meijer, die een steen had en er op spuugde…
Toen hij heel veel jaren later zelf zijn messen en beitels scherp wilde krijgen, bleek die steen niet meer verkocht te worden. Hij kwam er achter dat er nog 1 mijn in Europa was waar ze vandaan kwamen, het Belgische brok, ook wel Coticule genaamd, uit de Ardennen. En dus toog Henk met de auto naar de Ardennen en leerde steeds meer over deze bijzondere steen. Met het verzamelen van diverse natuurlijke wetstenen groeide de interesse om hier meer van te weten. En dus werden de huwelijksreizen ingezet om op zoek te gaan naar de diverse nog overgebleven mijnen en wetsteenproducenten. Inmiddels is er een goed overzicht van alle natuurlijke wetstenen in Europa en heeft hij de meeste stenen en de informatie daarover ook verzameld.

Die informatie hield hij niet voor zichzelf, hij schreef er 4 dikke verhalen over. En door grote wereldwijde belangstelling werden die ook nog door mijn ouders vertaald in het Engels. Hij hield er vele vrienden aan over.
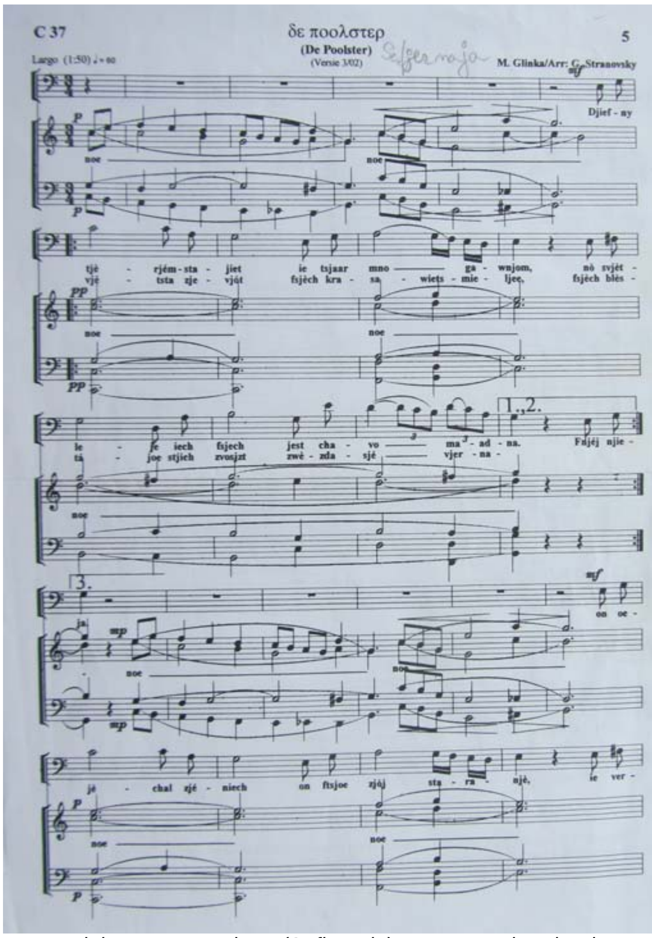


De door Henk Bos zelf opgeraapte en in vorm gemaakte wetstenen van Janneke Bos, links de wetsteen uit de rivier naast het Coticule museum in Vielsalm (de gele en blauwe laag zijn niet gelijmd maar natuurlijk), rechts de steen uit de dagbouwmijn opgeraapt in september 2013 (EC)

Die ene steen in de rivier is voor mij ook letterlijk het geval. In mijn keuken heb ik een Belgische wetsteen die door Henk is opgeraapt uit een riviertje dat langs het museum voor Coticule loopt. Iedere keer als ik mijn messen slijp denk ik daar aan.

In april 2013 werd Henk ziek. Toen wilde hij nog op 1 mei weg voor een lange reis door Europa. Alles was al voorbereid, alle adressen waar ze langs wilden, alle vrienden die ze wilden zien. Maar het ging niet door.
In mei 2013 werd bij Henk slokdarmkanker geconstateerd. Vrij snel daarna kon hij niet meer eten en kreeg hij een voedingssonde. Vanaf juni begonnen de chemo's en bestralingen. Hij werd daar heel ziek door. In september werd bekeken of de tumor geopereerd kon worden.
Helaas bleek toen dat de kanker was uitgezaaid.
Daarna ging het even relatief goed met Henk, hij knapte weer op, de voedingssonde kon weer eruit en hij kon weer dingen doen die hij graag wilde. Hij is nog naar een bijeenkomst van de Belgische wetstenen in de Ardennen geweest en we gingen een lang weekend naar Brussel.
In het voorjaar van 2014 ging het weer minder en de voedingssonde kwam weer terug. Toch kon hij op die manier nog doen wat hij wilde. In 2014 zijn ze wel op huwelijksreis geweest. Twee keer zelfs, de eerste naar Zuid-Europa en de tweede naar Oost-Europa, dus ook naar de Baltische staten. Vrijwel alles heeft hij kunnen doen, weliswaar in een rustiger tempo en met veel rustpauzes, maar toch. Enkele weken geleden ging het plotseling minder met Henk, hij werd in het ziekenhuis opgenomen en na een flinke antibioticakuur mocht hij weer naar huis om aan te sterken. Dat aansterken kwam er niet van.
Hij ging steeds verder achteruit en toen het lichaam niet meer wilde, liet hij de huisarts komen. Tot het laatst toe heeft hij de regie in eigen hand gehouden.

Henk is begonnen aan zijn laatste reis. We zullen hem missen….

Prachtig Janneke, knap van je. Henk heeft de muziek voor deze uitvaart dus zelf uitgezocht. En het nu volgende nummer wordt gezongen door het koor Albatros uit de Pekela's. Hij heeft zelf, weliswaar kort omdat hij naar Noord-Holland verhuisde, bij dit koor gezongen.




De muziek van De Poolster (Sefjarnaja) gezongen door het koor Albatros en zijn overleden broer Hessel Bos (EC)

*Maar ook zijn vader en broer en vele ooms zongen bij dit koor. Het koor zingt met name Russische liederen, waar hij dus ook mee is opgegroeid. Het volgende lied is genaamd De Poolster, Sefjernaja, het wordt gezongen door broer Hessel die in 1982 is overleden. De Poolster is voor de zeevarenden een heel belangrijke ster die verteld waar je bent en waar je naar toe vaart. Voor Henk dus ook een bijzonder lied. We gaan luisteren.*

*Muziek Albatros, De Poolster gezongen door Hessel Bos*

*Dan mag ik nu naar voren vragen Jan Willem Tempelaar en Niek Rozemeijer*

*Toespraak Jan Willem Tempelaar (Scouting, voormalig medewerker Landelijk Bureau)*

*Goedemorgen allemaal, of goede middag al op dit afscheid van Henk. Ik hoorde het van de week pas want de laatste jaren hadden wij niet veel contact meer. En dat had heel simpel te maken, wij hadden allebei ons leven en gingen een andere kant op. Maar dat was in het verleden helemaal anders. Toen Henk nog aan de eerste Lelievlet begon, althans daar mee ging werken of althans iets mee wilde doen, ging bouwen, toen begon zijn kwaliteit zich te ontwikkelen. Toen begon hij te kijken ja die bootjes zijn niet allemaal dezelfde maat, verschillende lengten, de masten zijn niet hetzelfde, de zeilen zijn niet hetzelfde, nou ja, kortom, dat was een gruwel voor Henk. En vervolgens vond hij bepaalde modellen wel en niet mooi en wat is nu dan mooi en wat hoorde dan. Kortom er werd stad en land afgereisd, ik denk dat Henk wel als ik het uit mijn hoofd zeg een 130 vletten heeft opgemeten, in schema gezet, vervolgens werd daar dan de eerste weer gebouwd die hij dan vond en ja dan moesten we allemaal komen kijken, dan moesten we commentaar leveren is dit wel mooi of niet mooi, was de bolling wel of niet goed, al dat soort dingen. Henk was daar heel nauwkeurig in omdat dan te bekijken en ook een origineel iets te maken. Dat was de periode dat hij ook dat allemaal ging noteren, want dat was in het begin niet, vroeger dan was er heel weinig genoteerd en die legde dat allemaal vast. Dat heeft de eerste paar jaren ook dat we dan samen deden, nou er was een hele commissie bij en een heleboel vrijwilligers bij. Juist heel goed dat die er allemaal bij betrokken waren. Heel enthousiast, het was allemaal van Scouting he, allemaal voor de kinderen, hij vond dat de kinderen een boot moesten hebben waar ze goed zelf mee konden varen en de Lelievlet was daar gewoon het uitmuntende voorbeeld van. Nou Henk heeft toen het Lelievlettenboek en het modellenboek eerst gemaakt, vervolgens is er wel 10 jaar lang is hij er controleur van geweest of de bouwers het wel goed deden en daarmee is het toen eigenlijk gestandariseerd. En is het de boot geworden van Scouting waar zoveel kinderen succes mee beleefd hebben. In die al die jaren dat ik met Henk samen en een heleboel, er waren technische commissies en allerlei verschillende groepen mensen was het een hele intensieve periode want Henk was nooit iemand die zei laten we maar even iets doen, het werd voorbereid, het moest bekeken worden en het moest ook nog gezellig zijn want je deed het wel voor je lol en je moest er nog wat aan hebben maar het moest gewoon gezellig zijn. Daar had hij aan Ge een goeie want die bakte, die kookte, die deed altijd van alles en die was er ook bij en eigenlijk waren Henk en Ge in die periode heel erg nauw samen met dat allemaal bezig. De teksten in het begin van Henk die hij maakte van zijn boeken, die heb ik nog geredigeerd, ging het weer terug kreeg ik daar weer commentaar op wat ik gezegd had want Henk zag het toch weer anders, hele discussies. Na een aantal jaren was dat niet meer nodig want Henk had zelf die kritische geest van het tekstschrijven geleerd en was zelf een uitstekend schrijver*

Links Niek Rozemeijer, rechts Jan Willem Tempelaar.
Beide namens Scouting Nederland, het nieuwe en het oude (EC)



*geworden. Wat me al die jaren Henk verbaasd heeft, hij werkte gewoon vervolgens was hij aan het begin van de middag thuis en dan begon zijn leven. En als je dan over de Hoogovens sprak dan had hij dit uitgevonden en dat uitgevonden, allemaal leuke dingen, maar na die tijd begon Henk te leven. Had 100% energie, als er iets niet ging zoals het moest gaan dan maakte Henk dat het zo ging. Hij was heel inventief met oplossingen bedenken en dan was hij soms met een zaak heel lang bezig en dan in een keer had hij het, het eureka-moment, en dan werd er gebeld van moet je horen. Nou prachtig, prachtig, prachtig, maar ook hij had een hele brede interesse. Je kon maar over iets beginnen, hij zei of ik weet er niets van, andere keren, het ging natuurlijk allemaal over nautisch en varen, en weet ik waar we mee bezig waren, daar lag zijn interesse. En als ik weer iets anders zei, dan had hij het weer uitgezocht een paar maanden later, van weet je nog dat dus het was niet zo iets als van ik zit op mijn eigen eiland nee, hij was bezig met wat er in de wereld gebeurde en wat hij daarin belangrijk vond. Het leukste was altijd te vertellen als Henk naar activiteiten toe kwam, een NaWaKa, en dan was het nooit Henk en Ge maar dan kwam de hele familie, dan kwam de auto voorrijden als het een landactiviteit was en dan werd de hele boel werd uitgeladen en je wist dan nooit hoeveel er wel niet uitkwam. Altijd waren er wat leuke dingetjes bij, een vlaggetje erbij of iets, want dan hadden Henk en Ge bedacht van als we hier toch nou zijn dan moeten we er wel aandacht op vestigen dat wij er zijn en of dat belangrijk is dan doen we er iets bij dus de familie Bos stond altijd bekend, je moet altijd even bij de familie Bos langs, kijken of ze weer iets bijzonders hebben, nou daar waren Henk en Ge enorm mee bezig. Het was ook gewoon leuk iedere keer als je ze weer zag, altijd praten, niet alleen met mij maar met iedereen die er was. Henk die was er.*

*Je kon dan ook zien als er een activiteit met kinderen was en die waren aan het zeilen of aan het varen, aan het roeien of weet ik veel wat, hij keek ernaar dan genoot hij.*
*Hij zei, moet je nu kijken daarvoor doe ik het allemaal en hij genoot gewoon. En dan kon hij ook niks zeggen want dat was wel een Groninger, je mond houden was ook praten. Dan geniet je gewoon van andere dingen. En wat hij ook leuk vond is als hij mensen weer wat geleerd had en vervolgens zag dat ze dat weer goed konden. Ik weet nog dat bij het smeden, daar heeft hij heel lang over gedaan voor zichzelf voordat hij het heel goed onder de knie kreeg en dan had hij die bocht, of dit was net niet helemaal goed en dan kwam hij soms weer een jaar later met ik heb nu toch weer iets anders gedaan. Gewoon het genieten, het er mee bezig zijn, maar ook het punctuele van ik wil het leren, enorm goed deed hij dat. Het leuke van Henk is wel dat hij zijn eigen monument heeft neergezet door alles wat hij neer heeft gezet aan boten, aan literatuur, aan blokken, aan dollen, aan alles wat er gemaakt is. Hij heeft zoveel gemaakt, met anderen natuurlijk he, hij was vaak de initiator van boeken en weet ik niet wat. Hij heeft zijn eigen monument gecreëerd. En nog vele jaren, Henk Bos dat is die. Henk dat vind ik zo'n prestatie dat ik wou dat hier graag memoreren. Dat zo'n bijzonder mens, eigenlijk jammer genoeg, nu al overleden is want hij had nog zoveel dingen meer kunnen doen. Hij was nog lang niet leeg.*
*Toespraak Niek Rozemeijer (Scouting)*

*Ik ben Niek en ik ben nog steeds actief lid. Ik denk dat Henk ongeveer 30 jaar was toen ik hem als 16-jarige heb leren kennen bij een cursus. Ik ga niet het hele verhaal nog een keer vertellen. Janneke heeft al heel veel verteld over het varen, het overbrengen en het borgen van kennis.*
*Ik wil Henk heel hartelijk bedanken persoonlijk maar ook namens Scouting want we varen nog steeds in het materiaal wat hij heeft ontworpen. Ik beaam alles wat er is gezegd. We zijn begonnen toen met een cursus M3, wachtschepen varen in de haven van Hoogovens, volgens mij het schip de Linquenda, dat weet ik niet zeker, en hij heeft die inspiratie overgebracht. Als volgens mij jong volwassene, en dat hij is hij altijd vol blijven houden ook in minder gezellige tijden dat het niet voor de wind ging en toch tegen de stroom op heeft hij zijn monument neergezet. En niet alleen Henk maar ook de familie want daarna ben ik hem vele malen meer tegen gekomen. Dat was mijn eerste kennis making, daarna via de cursus werfbaas waar we samen met Marijke en Ge en Janneke cursus werfbaas in Harderwijk gaven, overdracht aan jong leidinggevenden. Dat hebben we jarenlang gedaan. We hebben de juniorvletten gebouwd, zelf nagebouwd, het is allemaal nagedaan en dat is ook het bewijs dat Henk een verschrikkelijke inspirator was.*
*Wat ik nu zie is het monument, de steen die hij heeft achter gelaten, alles is gedocumenteerd, het M3-blad maar ook alle vademecums die er zijn waar nog steeds gebruik van maken. Ik denk dat we Henk nooit zullen vergeten en zeker niet met ons eigen varende monument waar nog steeds iedere week jeugd in vaart, hij heeft ook de naam Henk, hij is ook naar hem vernoemd net als de andere juniorvletjes de namen hebben gekregen van mensen die heel veel hebben betekend voor Scouting. Heel hartelijk dank Henk en ook de familie en ik wens jullie heel veel sterkte met het verlies.*

*Bedankt voor uw mooie woorden. Het volgende lied waar we naar gaan luisteren is ook een Russisch lied Otche Nasch, het onze vader. Het koor dat dit lied zingt is het Koningsberger Domkoor. Dit koor heeft ooit live opgetreden in Gdansk in Polen, mijn ouders (namens Janneke dus geschreven) hebben toen in Gdansk zeer genoten van dit koor en het lied.*

*Muziek Koningsberger Domkoor, Otche Nasch*



*De helft van de aula, de andere helft zit eveneens vol (EC)*

*En dan mag ik nu naar voren vragen de heer Rolf van der Mark en hij is voorzitter van de Landelijke Vereniging het Historisch Bedrijfsvaartuig.*



Rolf van der Mark, voorzitter van de Landelijke Vereniging het Historisch Bedrijfsvaartuig (EC)

*Toespraak Rolf van der Mark*

*Beste Ge, Janneke, verdere familie en vrienden van Henk,*

*Toen wij op donderdag 20 november j.l. met een aantal leden van het Historisch Bedrijfsvaartuig bijeen waren op de Terra Nova en spontaan besloten om Henk middels een gezamenlijke kaart een hart onder de riem te steken konden wij niet bevroeden dat Henk deze kaart nooit meer zou lezen. Iemand maakte nog een grap: zet vooral je lidmaatschapsnummer erbij want Henk is in staat om te bellen en te vragen of jij wel lid bent…*

*De grap typeert een beetje Henk: precies, correct en punctueel. Maar veel meer nog zullen wij ons Henk herinneren om zijn tomeloze drift om know-how te delen met anderen. Henk gaf al heel vroeg workshops smeden en steevast was daarbij ook uitgebreide informatie beschikbaar - als het enigszins ging digitaal.*

*Henk was gegrepen door de magie van het smeden.*
*Hij keek de kunst af bij de dorpssmid in zijn geboortedorp Nij Pekel. En toen Henk eenmaal zelf kon smeden wilde hij de kennis en vaardigheid delen met anderen. Henk was voor openheid; de informatie moest en zou gedeeld worden met een ieder die het maar wilde ontvangen.*

*Vanuit die gedrevenheid om kennis te delen komt ook zijn enorme verdienste voor zowel de Scouting als voor onze vereniging. En Henk was daarin van vele technische markten thuis. Hij schreef over de doorzakking van de giek net zo makkelijk als over het aanleggen van een veilige gasinstallatie. Onder zijn bezieling verschenen o.a. de Blokkepoot en het prachtige meesterwerk: Schepen die Blijven.*

*Henk en Ge leverden vanaf 1980 een enorme bijdrage aan de werkgroep Tuigerij en documentatie. De hoeveelheid technische kennis en documentatie die ingebracht is, is letterlijk bijna niet te bevatten. Nog geen jaar geleden sprak Henk mij aan omdat hij het plan had opgevat om al die meters documentatie te digitaliseren en zo beschikbaar te stellen aan iedereen; het liefst zou Henk het vanaf de scanner meteen op internet zetten! Helaas heeft Henk die klus niet zelf kunnen klaren maar het proces loopt door.*

*Henk en Ge waren een 2-eenheid. Op vele huwelijksreizen met het "koekblikje" en dan heerlijk een thema uitdiepen. Beroemd - ja, zelfs bijna berucht - zijn de wetstenen geworden waarbij de geestdrift van Henk voor anderen wel eens iets te veel werd. Aan de andere kant stond Henk ook niet open voor ieder onderwerp; als het hem niet paste zei hij dat met de veelzeggende zin "dat past niet binnen mijn schuifmaat".*

*Henk heeft voor ons een schat aan documentatie en literatuur achtergelaten die van blijvende waarde is. Helaas mocht Henk maar 73 jaar worden, maar het lijkt daarbij wel of hij 2 levens heeft geleid. We zullen Henk altijd blijven herinneren om zijn grote gedrevenheid waarmee hij in het leven stond en waarin hij een grote bijdrage leverde aan het gezin en aan de maatschappij.*

*Zelfs iemand met 2 levens begint eens aan zijn laatste reis. Vanuit grote dankbaarheid voor Henk's bijdrage aan onze vereniging wensen wij Ge, Janneke en alle verdere familie alle sterkte toe om dit grote verlies te dragen en de kracht te vinden om het leven weer op te pakken.*

*Henk, bedankt!*
*Namens de hele vereniging, Rolf van der Mark, voorzitter*

*Dank u wel. Een prachtig gedicht mag ik nog voordragen van Rutger Kopland*

*Weggaan is iets anders*
*Dan het huis uitsluipen*
*Zacht de deur dichttrekken*
*Achter je bestaan en niet terugkeren*
*Je blijft iemand op wie wordt gewacht*
*Weggaan kun je beschrijven als*



Afscheid van Henk Bos, v.l.n.r. Wim Loots, Klaas Persoon, Riet Persoon, Kee Vermeer, Bart Vermeer, Simon de Waard, Tom Zonjee (EC)

Een soort van blijven
Niemand wacht want je bent er nog
Niemand neemt afscheid
Want je gaat niet weg

Prachtig. Zo dadelijk zullen we gaan luisteren naar het laatste muziekstuk. Het is een lied uit Letland, het gaat over de wind die blaast, blaas mijn scheepje naar mijn geliefde land, mijn Letland, daar waar mijn geliefde wacht.
Henk hield veel van Letland. Tijdens dat laatste muziekstuk zal ik van achter naar voren u allen de gelegenheid geven om Henk nog uw laatste groet te brengen. U wordt begeleid door mijn collega naar de ontvangkamer en zijn gezin zal als laatste deze aula verlaten. Zij zullen zich ook pas later bij u voegen in de ontvangkamer. Uiteraard is er dan de gelegenheid om te condoleren maar vooral de gelegenheid om samen te zijn. Nogmaals mag ik uitspreken heel hartelijk dank voor uw komst, heel hartelijk dank voor alle emailtjes die gestuurd zijn, de kaartjes die verstuurd zijn, de belletjes en uw aanwezigheid tijdens de condoleance avond en ook nu hier in deze aula. Het doet goed en het maakt ook trots, trots dat Henk Bos bij jullie is geweest en jullie zo met elkaar hebben genoten. Maar voor wij hier vandaan gaan en de laatste klanken hier door deze aula klinken laten we met elkaar een moment stil zijn ieder met zijn eigen gedachten en neem Henk Bos dan in gedachten zoals hij wil dat er aan hem wordt terug gedacht. Ik wil aan u vragen als het voor u mogelijk is of u uit respect voor hem wil gaan staan.

Henk Bos je wordt gemist

Muziek Blow wind, put vejjini
Zowel bij de uitvaart als de condoleance avond is er geld opgehaald ten behoeve van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij en het Koningin Wilhelmina Fonds. In totaal is € 750,- opgehaald. Dit bedrag is door Ge Bos-Thoma verdubbeld. Beide fondsen kregen ieder € 750,-.

Gecondoleerd met je vader, hoorde bij de begrafenis van tante Marietje al dat het slecht ging, maar toch heel snel gegaan...
Wij ( Nel, ik en Jenny) zouden graag zaterdag nog in het uitvaartcentrum afscheid willen nemen als het kan.

Groetjes en sterkte,
Bert Bos (zoon van oom Ben Bos)
Familie

Als eerst, gecondoleerd met je lieve vader, voor je moeder en je zus ook gecondoleerd, wat een schrik was dat even. Hoe erg ik het vond om niet aanwezig te zijn bij tante Marietje (zware griep), zo erg vind ik dat ook dit keer niet aanwezig kan zijn bij jullie, ben nog steeds niet helemaal hersteld, vrijdagmiddag kom ik namelijk het ziekenhuis weer uit (na een dottering met stent plaatsing) en moet een week rustig aan doen. Zeer zeker geen autorijden.
Ik wens jullie heel veel sterkte toe voor nu en de komende tijd, in gedachte ben ik bij jullie, xxxxxxxxxxxx

groetjes,
Silvia Bos (weduwe van Jan Pieter Bos)
Linda-Jody
Albert
Familie

Beste Ge, kinderen en Jannie,

Graag had ik jullie persoonlijk willen condoleren met het overlijden van Henk, maar Wil zag erg tegen de reis op.
Na z'n herseninfarct heeft het korte geheugen moeite met veel dingen. Ik heb nog verschillende andere mogelijkheden geprobeerd o.a. via onze dochter Carien, maar die is na jaren toch weer in een depressie geraakt en wil ik haar niet lastig vallen. Ook lukte het me niet via Klaas Niestijl iets te regelen want ook zij hadden gezondheidsproblemen.
En met de trein durfde ik ook niet, aangezien m'n problemen na mijn aortaklep-operatie nog lang niet verdwenen zijn. Rest me om jullie via deze brief te condoleren en veel sterkte te wensen de komende tijd.
Fijn dat jullie elkaar hebben! Mocht je na verloop van tijd deze kant eens opgaan dan ben je hier van harte welkom.

Groetjes van Wil en Gretha de Groot
Familie

Lieve Janneke,

Als eerste, gecondoleerd met het overlijden van je lieve Pap. Henk heeft voor altijd een bijzonder plekje in mijn hart! Van de gelegenheid om vooraf op zaterdag afscheid te nemen voordat de kist wordt gesloten, zien wij af.
Toen Henk en Ge een aantal weken geleden in Stadskanaal waren, was dat een emotioneel en warm afscheid en zo wil ik Henk graag in herinnering houden.
Martin en ik zullen de afscheidsdienst bijwonen en daarna zien wij elkaar in de ontvangkamer.

Martin en Heidi de Boer-Bos
Familie

Lieve allemaal,

Het heengaan van Henk die toch zo graag nog wat langer bij jullie had willen zijn, laat een enorme leegte achter.
Moge de herinneringen blijvend zijn zoals de boot ervaringen en zijn kennis van computers (dit zal "hierboven" wel door diverse mensen (o.a. mijn man met hem besproken worden)). Ik wens jullie heel veel sterkte

*toe, maar hou de juiste koers die henk ook volgde.*

*Hetty en Josha Heeres*
*Tandarts*

*Van mijn collega hoorde ik het verdrietige bericht van het overlijden van uw man. Wat een gemis moet dat zijn voor u en de familie. Ik heb altijd enorm genoten van zijn interessante verhalen over gesteentes en reizen.*
*Zijn liefde voor u was altijd zo zichtbaar: zo trots en stralend als hij naar u keek. Hoe jammer dat ik hem niet meer heb gezien. Sterkte gewenst!*

*Annemarie Conijn*
*Oncoloog VUMC*

*Gecondoleerd met het overlijden van jullie dierbare Henk. We kenden elkaar nog niet zo lang, maar meneer Bos, of beter Henk (wat hij zelf graag wilde dat ik zei), heeft een diepe indruk op mij gemaakt. Zeer opgewekt in het leven, genietend van de dingen, duidelijk over wat hij wel en niet wilde, een prettig mens. Veel sterkte met het verlies,*

*Vriendelijke groet,*
*Lobke Snoeks*
*Oncoloog VUMC*

*Beste Janneke, bedankt voor je mail. Ik vond de text hiervan en natuurlijk ook op de rouwbrief zeer aangrijpend en de foto raakte mij zeer, hij is zo levensecht.*
*Jullie maken een heel moeilijke tijd door, je vader maakte op iederen een onuitwisbare indruk. Mijn zwager vroeg mij, om in zijn naam ook zijn deelneming met jullie uit te spreken, want ook hij heeft regelmatig prettige gesprekken met je vader gevoerd. Misschien kunnen jullie de enige zin, die ik in mijn condeleancekaart geschreven heb, in jullie herinneringsboekje gebruiken. Ik wens jullie moeder, jou en je zusje, zoals ook jullie partners veel kracht in deze trieste tijd,*

*Paula Uffen*
*Hasebroekstraat 26 sinds september 1956!*

*Lieve Ge, Janneke en Marijke met partners,*
*ten eerste hartelijk dank voor jullie mooie kerstkaarten (ik heb de mooie kerstkaart van vorig jaar ook bewaard, niet ermee rekenend, dat Henk het volgende kerstfeest niet meer mocht beleven.) Ik wil nu proberen, op te schrijven, hoe ik deze goede man in herinnering zal houden:*

*Henk was iemand, die altijd  klaarstond, als er hulp nodig was: als ik te zware zakken tuingrond gekocht had en deze met emmertjes naar achteren wilde brengen, als het plotseling flink gesneeuwd had en mijn stoep geruimd moest worden, als ik stuntelde met mijn pc!!!*

*Ook kon hij bijzonder boeiend vertellen over zijn vele hobby's, of het over reparatie van oude kerkklokken ging, over wetstenen,over varen, boten, smeden, schutsluizen, te veel, om op te noemen, zijn kennis- en interessegebied was gewoon enorm en Ge stond er altijd belangstellend naast hem. Dit maakte ook de reisverslagen zo boeiend.*

*Mijn eerste reactie bij het heengaan van Henk was: onze straat is een stuk armer geworden!*



Overbuurvrouw Paula Uffen, 6 maart 2013 (EC)

*Maar niet alleen onze straat, om hoe veel meer is het leven van zijn familie armer geworden en van zijn vele vrienden in Nederland, maar ook in het buitenland.*
*Ik hoop, dat die vele goede herinneringen op den duur helpen, de pijn van het verlies te verzachten.*
*Henk wordt nooit vergeten.*

*Ik wens jullie veel succes bij de publicatie als herinnering aan Henk en hoop, dat mijn samenvatting enigszins bruikbaar is. Hartelijke groeten,*

*Paula Uffen*
*Overbuurvrouw sinds november 1956!*

*Lieve Ge en familie, ik heb nu ontzettend spijt, dat ik niet durfde te vragen, met jullie mee te mogen rijden, terwijl jullie ervan uitgingen, dat ik met jullie samen Henk op zijn laatste stukje weg kon begeleiden. Ik vond het heel stom van mij, want achteraf denk ik, jullie kennende, dat jullie heel eerlijk je mening hadden gezegd, als ik het wel had gevraagd. Ik had gisteren nog gekeken op de pc, dat de afstand ca 19 km is, dat is op dit moment te ver voor mijn artrose-schouder.*
*In gedachten ben ik ook nu bij jullie en wens jullie veel kracht, om met elkaar door deze moeilijke tijd te komen.*
*Als ik met iets kan helpen, dan weten jullie mij hopelijk altijd te vinden.*

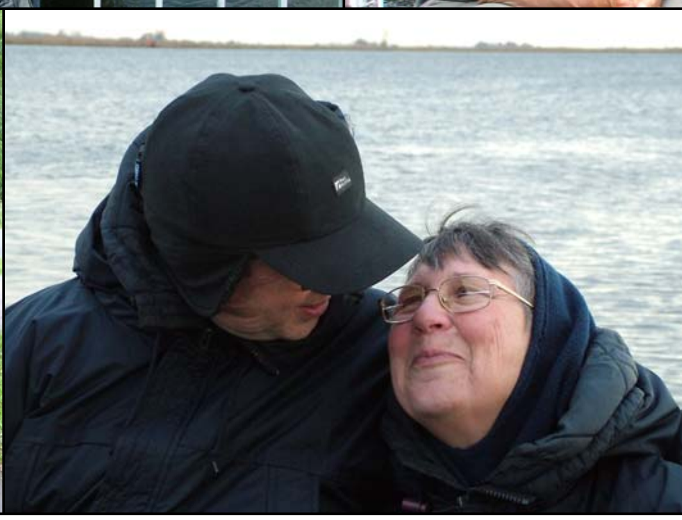
*Met stille groet,*
*Paula Uffen*
*Overbuurvrouw sinds november 1956!*












# DE 12 AMBACHTEN

Henk Bos was een man de van de 12 ambachten maar niet van de 13 ongelukken. Henk kon maken wat zijn ogen zagen. Zoals hij het zelf zei: “ik ben net accuzuur, ik los alles op”.



Op het smedenfestival van 16 september 2006 in Kampen kijkt Henk met misnoegen naar een smeedhamer, deze is beschadigd! (EC)

**DE GESTAPELDE OPLEIDING VAN HENK BOS**

*Met weinig middelen en veel creativiteit zoveel mogelijk bereiken is de rode draad in het watersportleven van Henk Bos. Na de ambachtsschool deed hij zijn eerste werkervaring op als dorpssmid tussen Oude en Nieuwe Pekela: voornamelijk boeren- en scheepsbeslag. Eind vijftiger jaren schoot Nederland in de groei en de Hoogovens zaten te springen om arbeidskrachten.*
*Henk verruilde Groningen voor het westen en zou drieënveertig jaar bij dezelfde werkgever blijven.*
*'Een gestapelde opleiding’, noemt Henk Bos het, als hij terugkijkt op zijn carrière. Door cursus na cursus te volgen werd het kennisniveau steeds verder opgevoerd.*
*In 1969 werd begonnen met het controleren van schepen op kwaliteit en veiligheid. Een activiteit die steeds meer tijd zou vergen. Hij heeft vanaf 1969 t/m 1995 voor de Landelijk Nautisch Technische Commissie (LNTC) van Scouting Nederland als vrijwilliger gewerkt. In 1975 werd begonnen met het geven van technische cursussen.*
*Zo is hij o.a. docent geworden bij het Watersportverbond met als specialisatie gas-, diesel- en elektrotechniek.*
*Daarna is hij in 2006 docent geworden bij een EMCI erkende opleiding voor expert pleziervaartuigen georganiseerd door DOC Maritiem.*

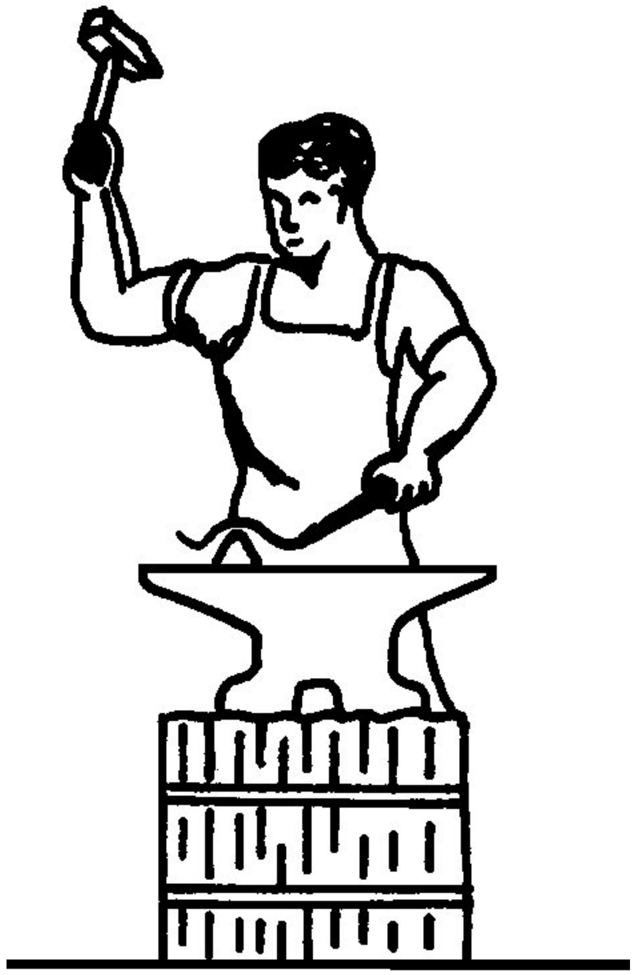
*Henk Bos*

**SMID**

Op de Technische school in Veendam kreeg Henk een opleiding tot bankwerker/smid. Daarna heeft hij de vaardigheden van het ambacht van smid zich steeds meer eigen gemaakt. Gewoon beginnen en oefenen.



Het smidsvuur van Henk Bos was een eigen gemaakt smidsvuur.
De bouwbeschrijving staat in Bokkepoot 39 uit 1982.
Op de hamers was hij heel zuinig, ze mochten geen scherpe kanten hebben of beschadigd zijn (EC)



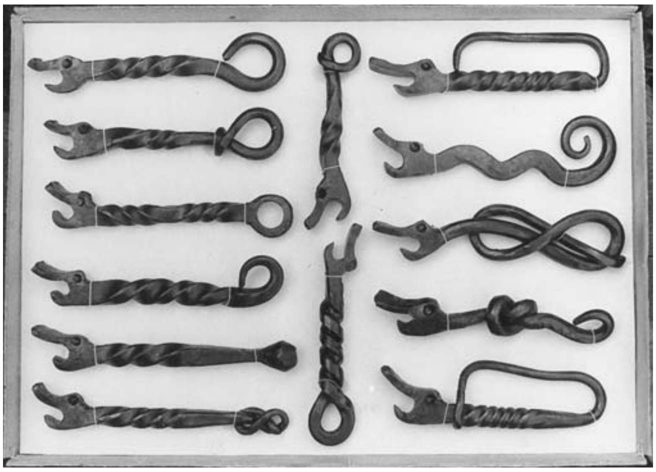
Henk tekende zijn eigen logo, een smid die golven smeedt (en zo het varen mogelijk maakt) ergens jaren 80 (EC)


*Jong geleerd is oud gedaan. Hier leert Marijke Bos ook smeden (EC)*


*Smeedwerk voor de bokkepoten van Jaap Duijvetter wordt warm ingebracht waardoor het hout conserveert (EC)*


*Henk en Ge Bos samen aan het grotere smeedwerk (EC)*


*Met een zaalblok kun je heel veel kanten uit (EC)*


*Een meesterwerk van de smid: bierflesjesopeners voor het personeel van constructiebedrijf De Groot uit Heemskerk ter gelegenheid van het 75-jarig bestaan. Henk en het constructiebedrijf hadden een goede band (EC)*


*Nieuw smeedwerk voor het torenuurwerk van Winkel (EC)*


*Parade Kaleju dienas (Blacksmith day) 21 augustus 2004, in Riga Letland, zie publicatie op onze website (EC)*



*Als er iets onderweg stuk gaat zoek je een alternatief aambeeld en dan timmer je het weer recht... (EC)*



*Smeedles aan Christiaan Pen en Michiel Goeman,
8 februari 2008 in Heemskerk bij de nieuwe schuur (EC)*

*Hierbij wil ik mijn medeleven betuigen aan de familie van Henk, Ik heb hem zeer gewaardeerd en hoop dat zijn kennis nog lang mag bijdragen aan hen die het goed kunnen gebruiken. Janneke, veel sterkte en succes met 20m.*

*Christiaan Pen*

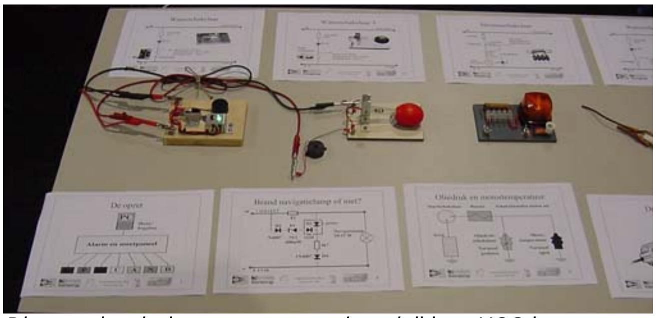



**ELECTRICIËN**

Na de opleiding bankwerker/smid studeerde Henk voor electriciën op de Technische school in Veendam. Henk heeft daarna nog veel bijgeleerd over electriciteit en specifiek installaties voor aan boord en in de auto.



*Henk Bos legt een simpel electrisch schema uit tijdens een cursus techniek aan boord, 9 februari 2002 (EC)*



*Diverse electrische trucs voor aan boord tijdens HCC beurs op 24 november 2001 voor de watersporters (EC)*

*Mevrouw Bos; we hebben gehoord dat uw man is overleden. Dat bericht raakte ons diep. Elkaar in de lente nog gezien en gesproken… Ook al waren we op de hoogte van z'n ziekte: dit overvalt je toch. Vele goede herinneringen hebben we aan dhr. Bos. Een wijs man. Heel veel sterkte toegewenst in de komende periode. Lieuwe Dijkstra en Tineke de Vries*

*Aqua Solar Sneek*



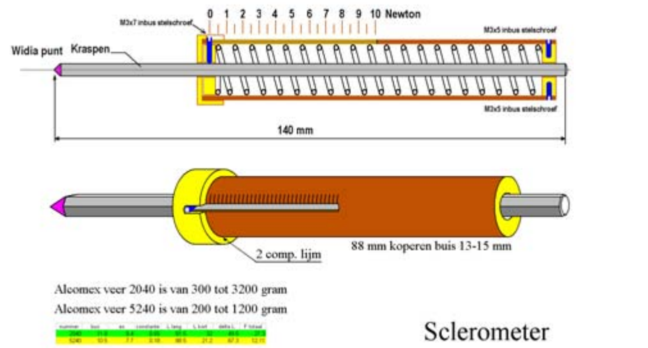
*Henk Bos en Erick Takes kijken naar electrische voor-beelden op de Hiswa stand Watersportverbond 2004 (EC)*

**INSTRUMENTMAKER**

Toen Henk aangenomen was bij de Hoogovens ging hij onmiddellijk weer naar school. Dit keer werd hij opgeleid tot instrumentmaker. Iets wat een stuk fijner en meer gepriegel is dan het grove werk als smid. Toch ging ook dit Henk goed af. Hij heeft zijn hele leven lang allerlei hulpmiddelen, mallen en instrumentjes voor zichzelf gemaakt. Hij had weinig geld maar wel veel spullen!



*Met deze op de draaibank op maat gemaakte paspennen worden lagers in schijven van scheepsblokken geperst (EC)*

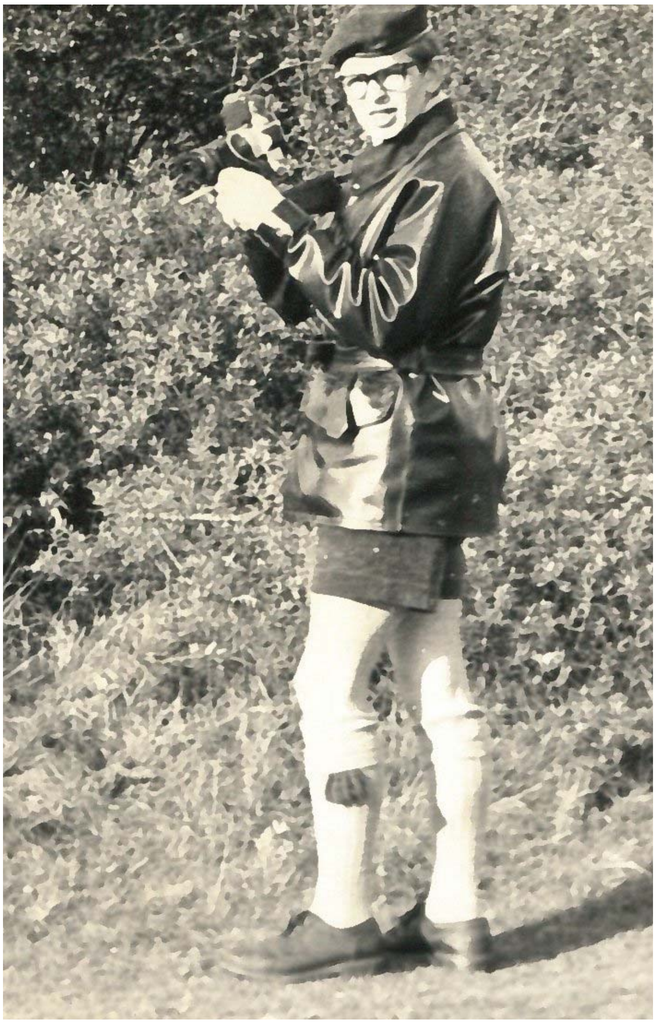



*Eigen ontwerp voor een sclerometer, juni 2012. Hiermee wordt over een wetsteen gekrast tot er een lijn ontstaat, waarmee de hardheid van een steen kan worden gemeten. De hardheid is het gewicht in grammen dat nodig is om een standaard kras te produceren. Dit is een indicatie van de korrelbinding van de steen (EC)*



*De zelf gemaakte sclerometer oktober 2014 (EC)*

**FOTOGRAAF**



*Omdat Henk meestal zelf de foto's maakte, staat hij er relatief weinig zelf op. Hier wordt de fotograferende Henk zelf op de foto gezet. Hij is in padvindersuniform (EC)*

Al vroeg begint Henk met het maken van foto's. En dan niet een maar meerdere voor verschillende toepassingen. Al die foto's moeten natuurlijk ook ontwikkeld en afgedrukt. Daarvoor wordt een donkere kamer ingericht in de Hasebroekstraat (je bouwt gewoon de badkamer even om met speciaal licht en andere handigheden).



*Af en toe maakt Ge Bos ook foto's (EC)*

Zo kan hij zelf zwart-wit foto's ontwikkelen en afdrukken. Ook maakt hij vele tientallen dozen met dia's (en heeft natuurlijk een eigen projector en scherm om alles goed te bekijken) en vele mappen met filmnegatieven. Helaas is dat wel genummerd maar niet voorzien van jaartallen of commentaar.

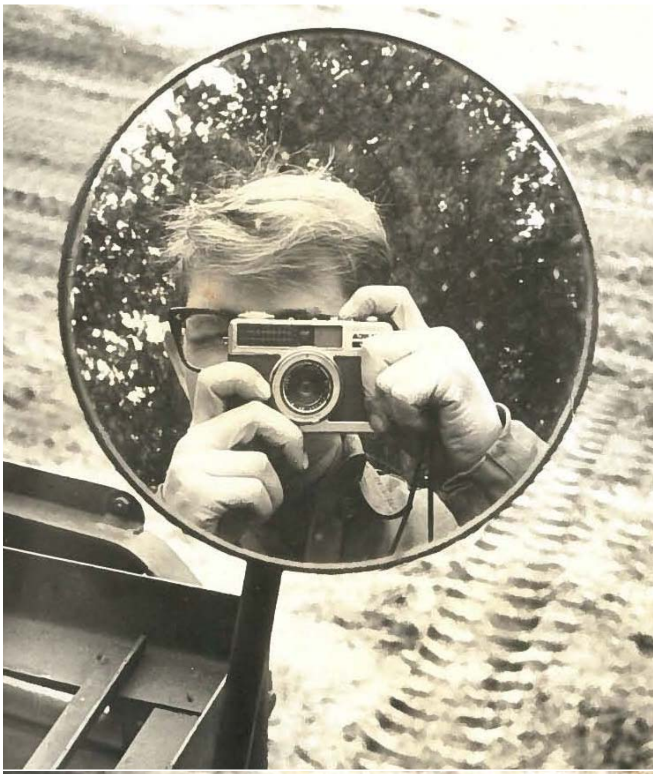


*Een kopieeropstelling met de camera in Heemskerk (EC)*

Ook het reproduceren van foto's met speciale opstellingen wordt verder ontwikkeld. Hiervoor maakt hij zelf speciale opstellingen.



Zodra de eerste digitale camera's op de markt komen (nog met een floppy disk erin als opslag medium), schaft hij er eentje aan, een Mavica van Sony. Uiteindelijk heeft hij vele camera's. De foto's worden niet alleen gebruikt voor privé doeleinden maar ook voor de vele publicaties en cursussen die hij organiseert.







*Zelfportretten uitproberen in de spiegel van de legertruck tijdens militaire dienst (zomer 1961 - zomer 1963) (EC)*

Samen juli aug. - 1969

# LASDIPLOMA VOOR HET ECHTPAAR BOS-THOMA

„Het is helemaal niet zo bijzonder! Ergens in Gelderland is nóg een vrouw die het vak beheerst en die zelfs in het constructiebedrijfje van haar man werkt. En werden de Liberty-schepen uit de Tweede Wereldoorlog niet grotendeels door vrouwen gelast? Nee, ik vind het echt niet zo bijzonder dat ik kan lassen en nu een diploma heb."

Aan het woord is mevrouw Gé Bos-Thoma. Samen met haar man Henk, die als instrumentenmonteur bij Bedrijfsinstrumentatie-Noord werkt, behaalde ze het VTA-diploma lassen. Ze zouden bij de feestelijke diploma-uitreiking op 29 mei zeker in het zonnetje gezet zijn, ware het niet dat ze met hun tot kampeerwagen omgebouwde Eend-bestel ergens langs de Adriatische kust in Joegoslavië zwierven.

Voor zover we konden nagaan, is mevrouw Bos de enige vrouw die ooit via het Bedrijfsavondonderwijs van Hoogovens een lasdiploma verwierf.



**Draaibank bouwen**

„Je moet het als een geintje zien", zegt haar man. „We doen wel eens meer dingen die anderen misschien vreemd vinden. Het ombouwen van die Eend bijvoorbeeld. We interesseren ons ook voor duizend en één dingen. We knutselen graag en veel. Het begon toen we samen een paar jaar geleden een handenarbeidcursus volgden. We zitten allebei in het jeugdwerk. Een beetje handigheid op dat gebied komt dus goed van pas. Maar van dat moment af heeft het knutselen ons helemaal te pakken en willen we alles zelf maken."

Mevrouw Bos: „Henk kan avonden lang in de kelder, onze werkplaats, bezig zijn. Ik heb niet altijd zin om alleen boven te blijven. Er is genoeg te doen, daar gaat het niet om, maar ik vind het ongezellig. Daarom ga ik meestal mee. Wat ik dan doe? Oude brommers slopen! De motorblokjes en carters zijn van aluminium gemaakt. Die smelten we om met een propaanbrander en gieten er nieuwe dingen van: een opspanplaat voor de draaibank die we aan het bouwen zijn of een snarenschijf."

„Die draaibank werd min of meer de oorzaak van onze lasactiviteiten", neemt de heer Bos de draad weer op. „De bouw lukte niet helemaal, omdat we sommige verbindingen niet konden lassen. Het werd niet stevig genoeg. We zouden die lassen wel ergens hebben kunnen laten maken, maar omdat we nu eenmaal alles zélf willen doen... Het werd een lascursus bij Kennemerstaten. Samen, ja. En 't ging erg leuk. Iemand zei dat ik de bedrijfscursus moest gaan volgen. Daar was een diploma aan verbonden. We hadden de smaak zo te pakken dat we ons samen opgaven."

**Is uw baas akkoord?**

„We hebben wat plezier gehad bij het invullen van het aanmeldingsformulier. Want wat moet je als huisvrouw antwoorden op vragen als: Welke dienst loopt u? Wat is uw technische opleiding? Is uw baas akkoord? We stuurden de formulieren in en gingen op vakantie. Toen we thuiskwamen lag er een brief. Of ik eens wilde komen praten. Men zat er kennelijk een beetje mee dat ik aan de cursus wilde deelnemen. Er werden allerlei bezwaren geopperd van gevaar en „u bent een vrouw" en zo. Maar toen ik vertelde dat ik al bij Kennemerstaten had leren lassen, vielen die bezwaren weg. Bleef het feit dat in de lasboxen in de regel geen salontaal gesproken werd.

En dat is me achteraf best meegevallen. M'n aanwezigheid heeft op de taal van de heren geen slechte invloed gehad. Ze waren er gauw aan gewend een vrouw als medecursist te hebben. Ik hoorde er al gauw helemaal bij, zodat zelfs de leraren nalieten de theorielessen met „mevrouw, mijne heren" te beginnen. Het examen heb ik alleen moeten doen. Daar was mijn man niet bij. Die zat ergens anders te zwoegen op de opgaven van de UTA-schakelklas."

Ze hebben het begeerde diploma. Het lasapparaat staat op het verlanglijstje, dat overigens een lang verlanglijstje is, vanwege de brede interesse. En verder gaat alles gewoon door. Het bouwen van de draaibank; het verbeteren van de slijpmachine voor halfedelstenen; het weven; het emailleren van kleine voorwerpen, de fotografie en de belangstelling voor het voorgeslacht, de genealogie.

Zei mevrouw Bos: „We komen elke week een week tekort."

**Op de foto ziet u de heer en mevrouw Bos in hun kelder bezig met het slopen van een motorblokje.**

*Artikel in het blad Samen, juli-augustus 1969, over het bijzondere feit dat Henk Bos en Ge Bos-Thoma beiden de Hoogovens lascursus volgen en beiden het lasdiploma behaalden! Ge was de eerste vrouw die dit diploma behaalde bij de bedrijfsschool (terwijl ze er niet meer werkte). Toen gevraagd werd of ze herexamen wilde doen als ze onverhoopt mocht zakken, heeft ze negatief geantwoord. Ze wist toen immers al dat ze tegen die tijd was uitgerekend van haar eerste kind, Janneke Bos.*
*De foto is door de huisfotograaf van de Hoogovens genomen in de schuur van de Lessestraat 314 te Heemskerk (EC)*

**LASSER**

*Van de lascursus weet ik het jaar niet meer, maar ik weet wel dat ik in verwachting was (van Marijke?). Dat zou dan begin jaren '70 moeten zijn geweest. Maar het kan ook eerder zijn geweest. Ik herinner me dat er aan me gevraagd is of ik - als ik het examen niet zou halen ik een herexamen ging doen. Toen heb ik gezegd dat ik dat niet zou doen met als argument dat ik dat papiertje niet echt nodig had. Maar met in mijn achterhoofd dat ik tegen die tijd (van het herexamen) ik dan zo ongeveer uitgerekend zou zijn.*
*Nu ik er over nadenk zal dat eerder zijn geweest, in het jaar voor jouw geboorte. Ik heb Henk nog geholpen met het in elkaar zetten van de aanhanger in de Lessestraat.*
*Waarachtig ook nog informatie over de lascursus met een foto van ons beneden in de schuur. Die cursus was in 1969 afgelopen (was dus Janneke). Toen hadden we beiden al een lascursus gehad bij de Kennemerstaten. Dat was toen een soort buurthuis in Beverwijk.*

*Ge Bos-Thoma*

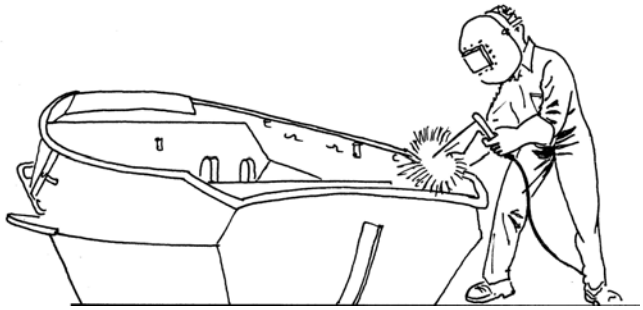


*De zeetjalk Linquenda in Velsen-Noord wordt voorzien van nieuwe luikhoofden en dekken (EC)*



*De zeetjalk Linquenda krijgt een nieuwe roef (EC)*

Het lassen leerden Henk en Ge samen op een aantal curussen die afgesloten werden met een lasexamen op de bedrijfsschool van Hoogovens. Dat Ge leerde lassen was destijds heel ongebruikelijk. Toch bleek dat reuze handig! Na de lasopleiding werden er heel wat schepen in elkaar gelast, beginnend met enkele Lelievletten voor de Thor Heijerdahlgroep uit Heemskerk. Daarna volgde Mitra, een Lelievlet met een kajuitje. Lelieschouwen, juniorvletten, onze motorzeilvlet en de Hollandse Boot. En natuurlijk werd er ook bij de Dr. Ariënsgroep in Velsen-Noord geklust om de zeetjalk Linquenda weer te restaureren. Een uitgebreidere beschrijvingen van al deze schepen is te vinden in een ander hoofdstuk.



*Tekening van Henk Bos van een lasser die aan het werk is aan een Lelieschouw (EC)*



*Henk Bos aan het aflassen aan de Hollandse Boot (ontwerp Henk Bos), pinksterweekend 1986, Krommenie.*
*De lengte van de boot wordt na het hechten bepaald door een takel te zetten op beide uiteinden en te trekken.*
*De Hollandse Boot mocht maximaal 4 meter lang zijn in verband met de lengte van de garage (stalling) (EC)*



*Henk Bos timmert een hoekstaal om de rand van de Hollandse Boot. Ge Bos-Thoma houdt vast en onder spanning zodat er geen ruimte ontstaat, Wim de Ruijter kijkt toe, pinksterweekend 1986, Krommenie (EC)*

**ZEILMAKER**

De perfectionist Henk Bos is tijdens zijn werk bij de Hoogovens een tijdje overspannen geweest. Hij kwam toen terecht bij de zeilmakerij van Hoogovens.



Henk achter de zware naaimachine bezig om een kuipzeil voor Margeja te maken, 27 maart 2005 (EC)

*Ik ben al 23 jaar met pensioen, dus moet ik ver terug gaan in de tijd en herinneringen opschrijven van een van mijn medewerkers.*

*Bij de Hoogovens hadden ze de Algemene Werkplaats, dat was een revalidatie afdeling. Daar werden werknemers tijdelijk, of voor goed geplaatst die door ziekte, ongeval of geestelijk ongemak hun werk in de fabriek niet meer konden verrichten.*
*Er waren 9 kleine werkplaatsen met verschillende beroepen zoals: plantenkas, zeilmakerij, graveerderij, smederij, timmerwerkplaats, draaierij, polyester afd. boekbinderij enz.*

*Ik was werkmeester van de zeilmakerij en Henk moest zich bij mij melden. Ik nam altijd veel tijd voor het kennis-making gesprek. Dit was om in te schatten waar ik de mensen het beste kon plaatsen, b.v. achter de kleine of grote naaimachine, leer afdeling, of ambulant werk.*
*Dat werd ook wel psycho-somatische opvang (zitten-lopen-staan) genoemd.*



Henk maakt een zeiloog in het kuipzeil met een kruisbeitel (dus niet met een holbeitel) omdat het meer grip geeft en daarna een zeilring op een stempel, 27 maart 2005 (EC)




Bij de cursus Werfbaas in Harderhaven werd ook zeilmaken gegeven, vlnr mevr. L. Eilander, cursist, Ge, Marijke, Janneke, Henk Bos, circa 1989 (EC)

*Ik merkte dat Henk niet lekker in zijn vel zat. Het is ook niet leuk om overgeplaatst te worden, uit je werk wat je gewend bent te doen, en ik meen, dat hij zei ,dat hij niet goed met zijn chef op kon schieten, oftewel ze konden niet door één deur, dat gebeurde wel meer op zo'n groot bedrijf.*
*Al snel bleek dat hij van het vak zeilmaker al heel veel wist, en dat hij bij de padvinderij betrokken was, om bij voorbeeld een Lelievlet te ontwikkelen.*
*Een paar weken later liet hij mij tekeningen zien van die vlet. Ik vroeg hem, hoe hij aan die tekeningen kwam, Henk antwoordde , zelf gemaakt". En hoe kom je aan staalplaten? „Van de Hoogovens".*
*Waar ga je dat branden en lassen? „Dat doe ik zelf".*
*Wie gaat die zeilen maken? „Ik…..". Ja, dat was Henk.*
*Nu begreep ik ook waarom hij had gekozen om in de zeilmakerij te komen werken, daar kon hij nog wat bij leren!*

*Eens in de maand stelde ik voor, om een uurtje te nemen voor het Schiemannen. Ik heb ook wel op jachthavens les gegeven in knopen en splitsen, dat paste in Henk zijn straatje. In allerlei dingen was hij ook een "Handige Bliksem" (neem mij niet kwalijk voor dat woord, maar zo vind ik dat nog!)*
*Mijn vrouw Nel en ik, hadden in die tijd een Waterland Kruiser van 8.50 meter gekocht, met 48 P.K. Ford-Watermota. Hij wou graag weten hoe hij er uit zag, dus vertelde ik het een en ander. Er zat een stalen "Preekstoel" op en die begon een beetje te roesten. Henk vroeg aan mij of ik aan r.v.s buis van 1 duim kon komen. Dat kon ik wel. Dan wil ik met Ge wel een nieuwe preekstoel voor je maken. Ik vroeg hem kun je dat dan? Ja, natuurlijk want ik ben ook smid en Ge is er ook handig in. Ja, toen brak mijn klomp!*
*Zo toog ik op een zaterdag met de oude preekstoel op onze imperiaal naar de Hasebroekstraat nummer 7.*
*Het bleek, dat Ge en Henk volkomen op elkaar ingesteld waren…. Dat was voor hun een fluitje van een cent, het branden-slijpen- buigen- en lassen ging uitstekend!*
*Op een mooie dag ging onze nieuwe preekstoel weer op het imperiaal van de auto, en met mijn maat Jan Schlùter plaatste wij de nieuwe preekstoel. Uiteraard met roestvrij stalen bouten, en laat hij nou nog precies passen!*

*(Weer even terug naar de zeilmakerij). Op een morgen kwam Henk met een plastic zakje onder zijn arm bij mij. Ik heb wat voor je meegenomen". Dat waren allemaal kopietjes van hele oude zeilmakers boeken, waarin stond hoe je de jachtzeilen moest snijden. De zeilmakers in mijn tijd sneden alles met een vlijm scherp mes die ze altijd in een schede in hun riem om hun middel droegen, zelf ben ik in 1948 als leerling zeilmaker aangenomen, en heb nog heel wat geleerd van die oudjes van toen.*
*Maar deze kopieën gingen over Razeilen- Emmer getuigde-zeilen-torentuigen- gaffel tuig en nog wat meer, het blijkt dat hij een heel archief van vroeger in zijn bezit had. Dank je wel Henk, die zal ik thuis doornemen".*
*En zo gedaan, maar toen ik de kopietjes door genomen had dacht ik, ja wat moet ik er mee….Toch vond ik het heel interessant en attent, hoe ze vroeger de rondingen maakte aan de binnenzijde en aan het achterlijk van een zeil.*
*Bij ons vroeger op de Rijkswerf hielden wij meen ik de maten aan, 5% van de lengte van Rak op Schoot, en dat was dus de bolling in het achterzeil.*

*Nel en ik werden op een winteravond uitgenodigd voor een hapje en een drankje. Bij binnenkomst keken wij rond naar de mooie 1 en 2 schijf blokken, viool blokken, schitterend blank gelakt, ook vakwerk en het glom tegen je op.*
*De ronde koperen schijven die in de blokken vast genageld waren, had hij ook zelf gedraaid. Ge en Henk, en Nel en ik zijn diverse keren bij elkaar op visite geweest, en de laatste maal was in 2014, we hadden elkaar heel wat te vertellen onder het genot van een drankje en een hapje.*



Tekening van Henk Bos van een zeilmaker (EC)

*De Nieuwjaars kaarten, waarop je kon zien waar ze zomers op vakantie waren geweest, scherpe foto's, alles eigen product, het Westelijk deel van Europa in Noord en Zuid hebben doorkruist met je eigen schip, wat niet eens zo groot was, daar moet je wel doorzettingsvermogen voor hebben, en LEF.*
*Het leven kan heel wreed zijn, zeker als je een man moet missen zoals hij was, een handige man, waar wij althans warme gevoelens aan overhouden.*
*Ge, je zult nu nog een moeilijke tijd doormaken, maar je mag ook heel trots zijn dat je van deze man hebt mogen houden, een man die voor iedereen klaar stond, en het iedereen naar de zin wilde maken, die mensen heb je niet veel, maar zo kende wij hem.*

*Lieve groeten,*
*Piet en Nel Souwer*
*Zeilmaker Hoogovens*

**SCHIEMAN**

Een schieman is iemand die een geoefend knopenlegger is. Vanuit de padvinderij en de scheepvaart wist Henk heel goed wat knopen leggen is, en wist dit regelmatig toe te passen in allerlei situaties.



*Divers schieman gereedschap klaar gelegd voor weer een nieuwe publicatie (EC)*

*Een paar jaar geleden waren zowel Marijke en ik (Willeke) als Henk en Ge plannen aan het maken om in mei in Engeland te zijn.*



*Het bekleden (takelen) van een oogsplits, 4 mei 2003 (EC)*


*Henk legt met behulp van een oogsplits de ankerlijn vast aan het achteranker, aan boord Margeja 18 mei 2014 (EC)*

*Even overleggen en er werd afgesproken dat Marijke en ik mee zouden rijden naar Calais, samen over varen naar Dover en dan met de trein verder zouden gaan. Verderop in de reis nog een paar dagen samen.*

*Begin mei 2011 met z'n vieren in de camper, binnen een dag naar Calais en daar tickets gekocht voor de volgende boot. Op een veerboot is er genoeg te doen en met de korte oversteek was er net genoeg tijd voor een late lunch van soep en een broodje alvorens de witte kliffen in beeld kwamen. Bij het station uit de camper gestapt, wij met de trein naar London.*

*Een paar dagen later krijgt Marijke een berichtje, Henk en Ge zijn aangekomen bij de knoopbijeenkomst en hebben de camper al op het terein staan, uitgenodigd door een van de knopers die ze nog maar net ontmoet hebben.*
*De volgende dag zijn Marijke, Ian en ik ook die kant uit gegaan, toen we op de vrijdag bij Rough Close Scout Campsite aankwamen vonden we daar een kleine groep knopenleggers en Henk en Ge die een deel van de groep waren geworden. Altijd in de centrum van de gesprekken.*

*Op de zondag was dat nog steeds het geval.*
*Wij moesten gaan maar Henk en Ge hadden de afspraak gemaakt dat ze nog een paar dagen mochten blijven staan. Kosten? Ben je gek, zorg dat het netjes achter laat en wij zijn blij met de extra ogen om het veilig te houden.*

*In de gesprekken over de bijeenkomst werd Henk vaak genoemd, zijn kennis van en enthousiasme voor stenen was goed gevallen in de groep. Dat hij zijn knopen beheerste en begreep was ook doorgedrongen en viel goed in de groep, hij was welkom elke keer dat hij langs kon komen op een bijeenkomst.*

*Willeke van der Ham*
*Vriendin Marijke Bos*


*Vergadering van de International Guild of Knot Tyers 2011 in Engeland waar Henk en Ge bij aanwezig waren (EC)*

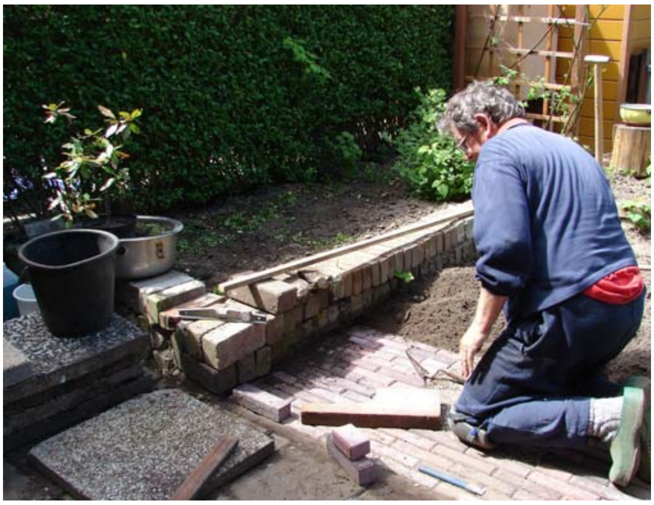
*Henk was een échte, geen namaak watersporter en ik vond het altijd leuk hem af en toe te onmoeten.*

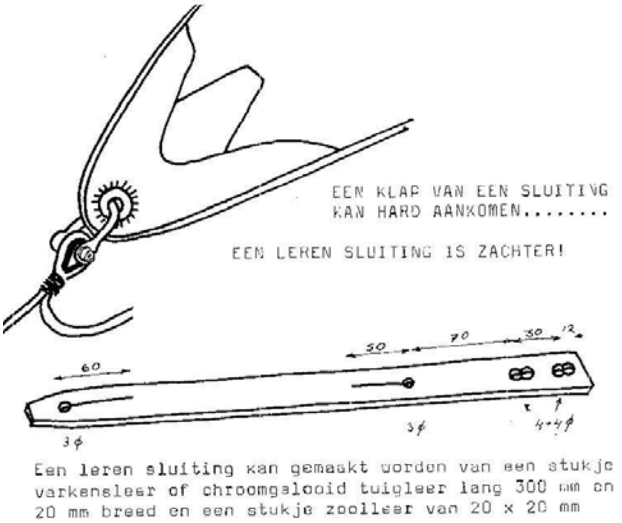
*Ed. van der Kooi*
*Touwhandel Ed. van der Kooi*

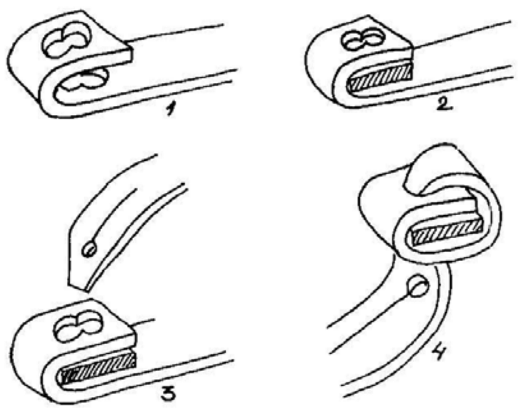
**STRATENMAKER**

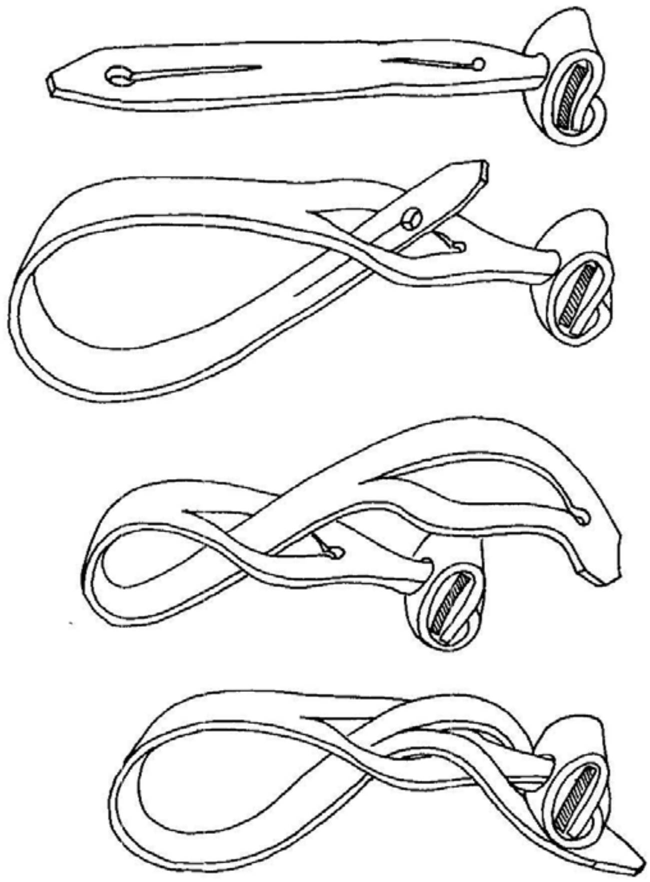

*Van tegels leggen krijg je maar pijn in je rug. Dus maak je een zelf een tang om ze gemakkelijk op te tillen en te plaatsen, 4 september 2005 (EC)*

Stratenmaken was geen hobby van Henk maar als het gedaan moest worden, deed hij het wel. Maar dan wel graag op een handige manier!


*Tussen de groente- en fruitperken in de achtertuin wordt dit stukje opnieuw bestraat. Kniebeschermers zijn nodig.*
*15 mei 2011 (EC)*



*In plaats van een metalen sluiting is een fokkeleertje veel fijner. Henk Bos heeft een bouwtekening gemaakt (EC)*

**HOUT- EN LEERBEWERKER**

Henk was van huis uit een metaalbewerker, maar dat maakte helemaal niets uit. Hij volgde allerlei cursussen en ging ook hout- en leerbewerken. Daarvoor werden allerlei gereedschappen en materialen bij elkaar gescharreld.

*De handarbeid cursus is ook voor jouw geboorte geweest, en werd gegeven op slot Assumburg. In die tijd moeten we ook de Gillwell cursussen gedaan hebben (ieder apart, dat wel). Daarvan herinner ik me dat we op een gegeven moment silhouetten van vogels te zien kregen.*
*Ik wist ze allemaal, op 1 na. Er was niemend die geloofde dat ik die niet wist. Dat herkende iedereen, het was een aalscholver. Maar ik wist het echt niet, had er nog nooit eentje gezien. Dat is uiteraard later wel anders geworden.*

*We hebben een aantal jaren ook de cursus Werfbaas georganiseerd, Henk deed de boot-technische kant, ik deed zeilmaken en schiemannen. We hadden via Brouwer (de naaimachine handelaar in de Begijnenstraat) een aantal hele zware oude naaimachines gekregen.*
*Die deed ook het onderhoud.*

*Die cursus duurde telkens een heel lang weekend.*
*Toen er vanuit het Landelijk Bureau allerlei andere ideeën uitgevoerd moesten worden was er niet veel meer aan en hebben we alles op zolder gezet in Harderhaven.*
*We zijn er veel later nog eens geweest, bijna alles was weg. Wat er nog was leek meer schrot, onbruikbaar dus.*

*Er zijn na ons ook geen cursussen Werfbaas meer geweest. Daarvoor moest gewerkt worden en daar hadden ze geen zin in.*

*Vrij snel na Marijke's geboorte is ook het verzamelen van de wetstenen voor Henk serieuzer geworden, voor jouw geboorte heeft hij al vrij veel met hout gewerkt, moest wel als we wat wilden hebben moesten we dat zelf maken omdat de financiële situatie niet zo rooskleurig was.*

*Ge Bos-Thoma*

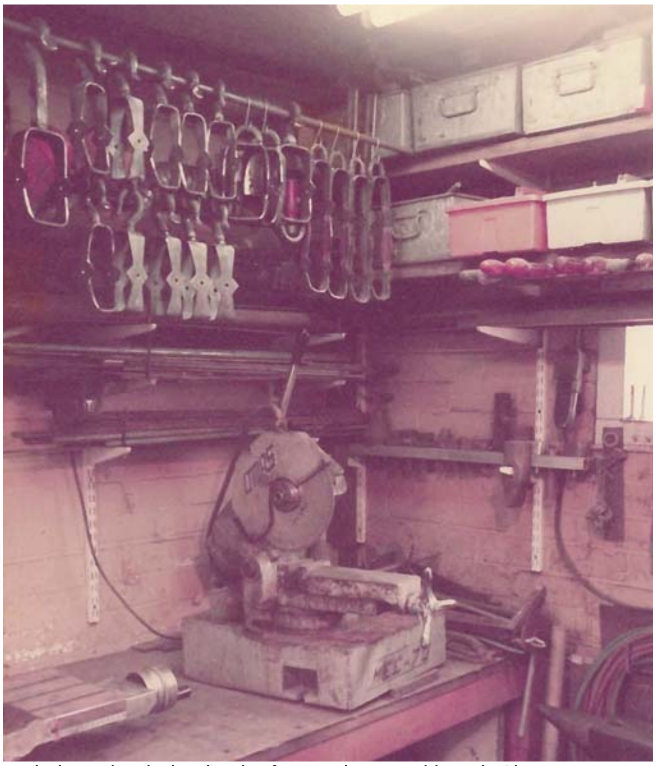


*Het branden en nat maken van het hout van de helmstok van de Hollandse Boot zodat deze krom gaat staan en blijft staan, juni 1986 (EC)*

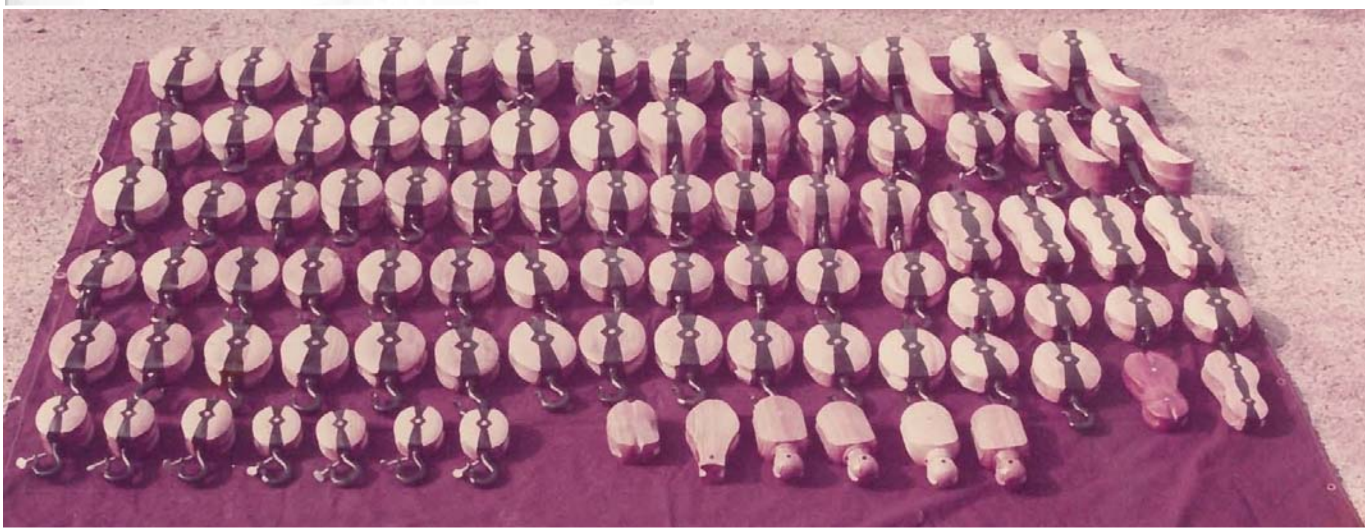
**BLOKMAKER**

Wanneer je eenmaal kunt smeden, metaalbewerken, houtbewerken en je nog wat andere handigheden hebt eigen gemaakt, is het maken van blokken voor schepen niet zo’n punt meer. Toen ons eigen schip Margeja gebouwd was en moest worden voorzien van tuigage en blokken, zijn die uiteraard zelf gemaakt na een uitgebreide studie in het Zuiderzeemuseum. Dit waren de eerste zelf gemaakte blokken van Henk Bos. Daarna ging hij ook voor anderen buitenbeslagblokken maken. Eerst werd dan een tuigplan gemaakt en bepaald hoeveel en hoe groot de blokken moesten zijn. Pas later werden er ook binnenbeslag blokken gemaakt. Van het ambacht blokmaken heeft hij zomer 1982 een speciale publicatie uitgebracht van het verenigingsblad Bokkepoot: de Blokkenpoot. Daarna zijn er nog 3 grote publicaties over scheepsblokken verschenen. Deze 4 publicaties zijn op onze website te vinden.





*Enkele stalen buitenbeslagframes hangen klaar (EC)*


*Enkele binnenbeslagframes met hout hangen klaar (EC)*


*Zelf gemaakte buitenbeslag blokken (met het beslag aan de buitenzijde) met enkele andere bijzondere blokken (EC)*

## COMPUTERPROGRAMMEUR

Toen de Commodore 64 werd uitgevonden, kocht Henk er ook een. Eindelijk een computer die geschikt was voor thuis. Je kon er zo veel mee! Er zat een soort bandrecorder bij waarop je programma's kon opslaan. Henk leerde programmeren in basic, later werd dat quick basic.
Toen hij dat eenmaal door had, bedacht hij allerlei handige programma's. Gegevens in kaartenbakjes kon je ook opslaan in een database die hij zelf geschreven had: UNI-2.


SB 172
NAAM Linquenda
TIJPE zeetjalk
VORIGE NAMEN Henderika tot 1921
WERF MULDER stadskanaal
JAAR 1909
SCHIPPER H. Bos
STR Hasebroekstr 7 PC 1962 S.V.
PLAATS Heemskerk TEL 02510-30050
MATR CASCO ijzer - staal
L. ST. STEVEN 24.05 m BREEDTE 5.03
HOLTE DIEPGANG
OORSPR TON 141.989 BALLAST
MEETBRIEF
TE BOEK STELLING 1094 B winsch. 1954
VROEGER GEBRUIK vrachtvervoer
SOORT LADING diverse
VAARGEBIED Nederland + wadden
IN DE JAREN 1909 - 1934
GEZEILD TOT 1938 BEDR.VAART TOT 1974
L. MAST V. STEVEN VOET X
L. MAST BOVENDEKS L. DEK HOMMER
L. GIEK D
L. GAFFEL D RECHT KROM
L. KLUIVERBOOM D
L. FOKBOOM STENG RA
HOOFDWANT CONSTR D MATR
ZEILEN GR ZEIL | FOK | KUIVER | BEZAAN | VLIEGER | TOP
OPP
L. HIJS
MATR
ZEILM
EXSTRA ZEILEN
L. ZWAARD BR DIK
L. ZWAARDBOUT VOOR/ACHTER HART MAST
MERK MOTOR Perkins KEERKOPP
TIJPE 6.354.4 M TIJPE
SOORT 6cil 4takt diesel REDUCTIE
VERMOGEN 109 pk 80kw.
BOUWJAAR
SCHROEF D 800 SPOED L/X
VROEGERE MOTOREN
ZIJSCHROEF OPDUWER
VROEGERE EIGENAREN D. kalkhuis
WAAROM TIJPE AANDUIDING eigendoms registratie 10 mei 1929 Winschoten
OP WELKE PUNTEN IS HET CASCO VERANDERD NA DE BOUW?
EN HET TUIG?
NAAM GROEP Dr. Ariëns ADM 2
AANTAL PERSONEN 28
ANKERGEREI 130kg stok 20mm ketting
HULPMOTOREN VERMOGEN FUNCTIE
1 Petter
2 Petter
3 Deuts
4
5
HIJSTUIG:

*Een kaartje uit de kaartenbak met scheepsgegevens van de zeetjalk Linquenda. Later is deze opgenomen in een database, genaamd SBASE (Schependatabase) (EC)*

Ook kon je er allerlei berekeningen mee uitvoeren.
Zo maakte hij zelf programma's om scheepsontwerpen mee uit te rekenen, voor het maken van gieken, masten, etc.
Voor alle bewerkingen die hij kon bedenken, bedacht hij wel een oplossing. Bij de Hoogovens heeft hij zo ook nog hele fabrieken in kaart gebracht. Welk onderdeel zit waar in de installatie. Nuttig om te weten, bij onderhoud.

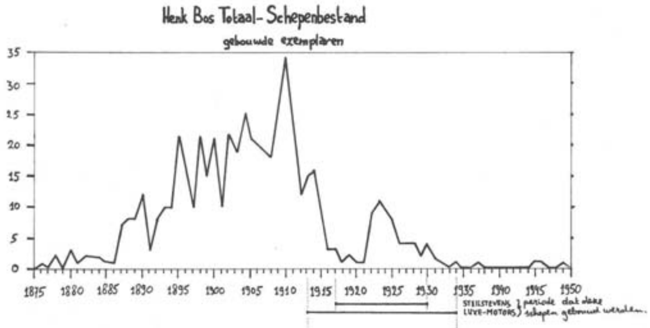
Opgave of wijzigen van SBASE

```
01 nummer:______ 02 openbaar :__________03 club:__________ 04 datum:__________
05 naam      :__________________________________________________
06 type      :__________________________________________________
07 vr. naam  :__________________________________________________
08 werf      :__________________________________________________
09 bouwjaar  :__________ 10 titulatuur:________ 11 voorlet:_______________
12 eigenaar  :_____________________________________ 13 tel:_________________
14 straat    :__________________________________________________
15 postcode  :__________ 16 plaats   :___________________________________
17 ligplaats:__________________________________________________
18 no foto's:________________________________________________________________
            ________________________________________________________________
19 meetbrief:____________________ 20 teboekst.:__________________
21 materiaal:____________ 22 lengte   :__________ 23 breedte   :__________
24 diepgang :__________   25 holte    :__________ 26 ton vr.   :__________
27 ton nu.  :__________   28 ballast  :__________ 29 afgetuigd:__________
30 vracht   :____________________________________________________________
31 vaargebied     :__________________________________________________________
32 vr.schippers   :__________________________________________________________
                  __________________________________________________________

35        GROTE MAST                       BEZAANSMAST          SOORT WANT /DIAM
36 afstand mast tot steven:__________      44 idem:__________       52 :__________
37   hoogte mast boven dek:__________      45 idem:__________       53 :__________
38 hoogte hommer boven dek:__________      46 idem:__________
39                    voet:__________      47 idem:__________
40             lengte giek:__________      48 idem:__________
41           diameter giek:__________      49 idem:__________
42           lengte gaffel:__________      50 idem:__________
43            dikte gaffel:__________      51 idem:__________
54      lengte kluiverboom:__________      55 diam:__________
56 grootzeil opp :__________ 57 hijs :__________ 58 doek :____________________
59     zeilmaker :__________________________________________________
60       fok opp :__________ 61 hijs :__________ 62 doek :____________________
63     zeilmaker :__________________________________________________
64   kluiver opp :__________ 65 hijs :__________ 66 doek :____________________
67     zeilmaker :__________________________________________________
68    bezaan opp :__________ 69 hijs :__________ 70 doek :____________________
71     zeilmaker :__________________________________________________
72  extra zeilen :____________________________________________________________

75  lengte zwaard:__________   76 breedte zwaard            :__________
77   dikte zwaard:__________   78 afstand zwaardbout tot mast:__________
79          motor:__________________________________________________
80           type:__________________________________________________
81       bouwjaar:__________   82 vermogen pk:__________
83  merk keerkopp:__________________________________________________
84   schroef diam:__________   85 spoed      :__________
86 vr. motoren   :____________________________________________________________
                  ____________________________________________________________
                  ____________________________________________________________
87 opmerkingen   :____________________________________________________________
                  ____________________________________________________________
                  ____________________________________________________________
                  ____________________________________________________________
                  ____________________________________________________________
                  ____________________________________________________________
                  ____________________________________________________________
                  ____________________________________________________________
```

*Een leeg formulier van SBASE mbv laserprinter (EC)*




*Analyse op de schependatabase, aantallen versus bouwjaar, boek Scheepstypologiën, februari 1988 (EC)*

Toen SBASE eenmaal gevuld was, werden de boeken Schepenlijst 1991 en Schepen die blijven gepubliceerd.

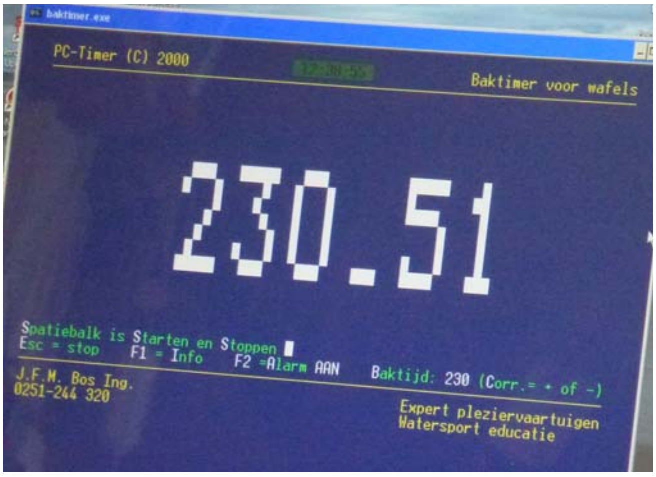
```
01 record         : 3
02 soortnaam      :brok
03 merk           :?
04 fabrieksnaam   :?
05 fabrieksnummer :nr 5
06 importeur      :?
07 waar gekocht   :?
08 vorm           :brok                16 lengte in mm    :130
09 materiaal      :coticule            17 breedte in mm   :45
10 aanduiding     :zeer fijn           18 dikte in mm     :15
11 korrelgrootte  :1000                19 gewicht droog   :
12 hardheid korrel :6.5 Mohs           20 gewicht nat     :
13 hardheid binding:4   Mohs           21 opgenomen water :
14 welke vloeistof :water of spuug     22 in procenten    :
15 structuur      :zeer dicht          23 srt. massa      :
24 prijs in guldens:                   25 centen per cm2  :
26 opmerkingen   :van Rieks Hamminga gekregen. Is van zijn Vader geweest. Is v
                  erzadigd met gasolie uit de machinekamer. ca 50 jaar oud.


latabestand: WETSTEEN  Datum: 08-AUG-89 21 uur 45
```

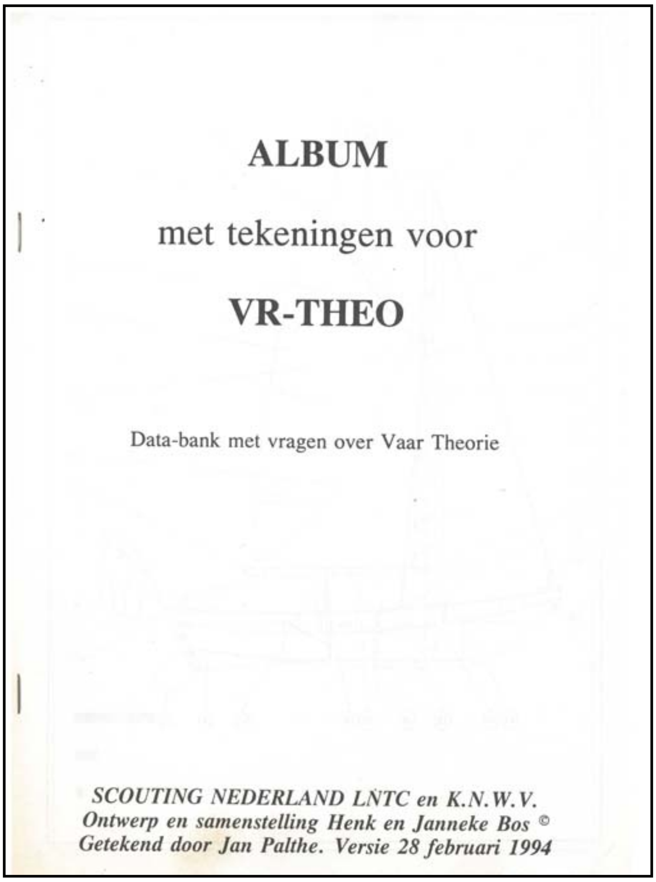
*Ook de collectie wetstenen ging in 1989 in de database Wetsteen, uitgeprint met de matrixprinter (EC)*



*Henk programmeert in basic, 10 september 2006 (EC)*




*Voor het bakken van wafels is het handig om te weten wanneer de wafel er weer uit moet, baktimer 2000 (EC)*



**ALBUM**

met tekeningen voor

**VR-THEO**

Data-bank met vragen over Vaar Theorie

***SCOUTING NEDERLAND LNTC en K.N.W.V.***
***Ontwerp en samenstelling Henk en Janneke Bos ©***
***Getekend door Jan Palthe. Versie 28 februari 1994***

*Voor de zeilopleiding werd VR-THEO (vaartheorie) bedacht, met oefenvragen voor het examen (EC)*

*Ons bereikte het trieste nieuws dat Henk Bos is overleden. Samen met zijn dochter Janneke was Henk de drijvende kracht achter het gratis informatieblad Info20M. Ik heb Henk ontmoet in de begintijd van de Watersport Gebruikersgroep van de Hobby Computer Club (HCC). In een tijd dat velen nog meewarig keken als je een computer wilde gebruiken op jouw schip kwamen Henk en Janneke al met oefenprogramma's voor bijvoorbeeld het klein vaarbewijs en kielbootzeilen. De vragenbanken achter deze programma's hebben wij destijds weer van hen overgenomen en wij maken nog dagelijks dankbaar gebruik van deze schat aan informatie.*
*Zijn kennis van technische zaken was ongekend en hij combineerde een unieke mix van oude bijna vergeten ambachtelijke technieken, moderne electronica, maar ook de kunst van het programmeren van computers. Henk was ook altijd bezig met het overdragen van zijn kennis. Over de jaren kwam ik hem, vaak samen met zijn vrouw, tegen op beurzen en andere evenementen. Henk was actief voor Scouting, behoudsorganisaties voor voormalige beroepsvaartuigen, de al genoemde Watersport gebruikersgroep en nog veel meer. Veel van zijn kennis ligt gelukkig vast in een grote hoeveelheid documenten en artikelen. Daarin schuwde hij het niet om ook moeilijkere onderwerpen beet te pakken en deze op een begrijpelijke wijze uit te leggen.*

*Jaap van Goor*
*Promanent*




*De oefenvragen werden gemoderniseerd op CD uitgebracht voor het Klein Vaarbewijs, Groot Vaarbewijs (beroeps-vaart), Maritieme Communicatie (met de marifoon), Theoretische Kustnavigatie en Kielboot Zeilen. Deze producten zijn van Expertisebureau Bos overgegaan naar Promanent die ze momenteel nog steeds verkoopt (EC)*

**SCHEEPSONTWERPER**

Toen in 1970 de eerste Lelievletten door Henk Bos werden gebouwd moesten er eerst bouwtekeningen komen. Helaas waren die er niet. Dat betekende dat Henk diverse Lelievletten in Nederland is gaan opmeten. Toen bleek dat er helemaal geen standaard was. Uiteindelijk heeft hij op basis van de onderzochte schepen zelf een standaard Lelievlet ontworpen en alle bouwtekeningen gemaakt. Toen kon ook de eerste standaard Lelievlet worden gebouwd.

Daarna zijn er diverse andere schepen door Henk ontworpen, de Mitra (een Lelievlet met een kajuit), het zeilplan van de Juniorjol (de polyester jol zelf was al ontworpen), de standaard Lelieschouw (hiervoor geldt hetzelfde als de standaard Lelievlet). Uiteraard ons eigen motorzeiljacht Margeja, die veel op de Lelievlet lijkt maar een stuk groter is. De Juniorvlet die vrijwel gelijk is aan de Juniorjol maar een stalen scheepje is, de kleine broer van de Lelievlet. En tot slot de Hollandse Boot waar er inmiddels ook al een stuk of wat van gebouwd zijn.

Deze schepen worden ieder apart in een ander hoofdstuk besproken.

**DIESELMONTEUR**

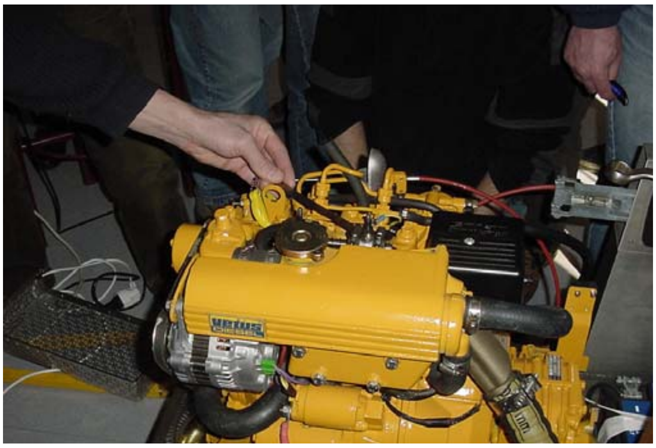


*Nadat de Mercedes motor in 1976 in Margeja geplaatst is, heeft ze vele duizenden uren gedraaid. In 2004 is de motor geheel gereviseerd toen ook de boot gestraald werd (EC)*



*Cora Groenink bezig met het afstellen van de motor (EC)*

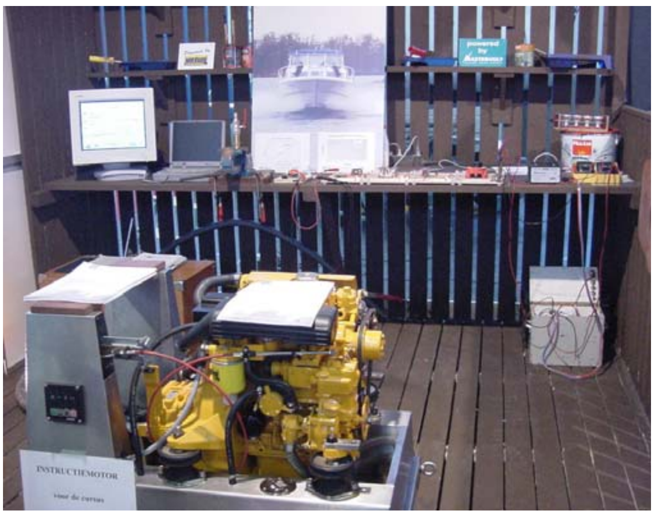
De motor in ons motorzeilschip Margeja is samengesteld uit 4 sloopmotoren. Door alle bruikbare onderdelen te verzamelen uit de 4 Mercedesmotoren afkomstig van de autosloperij en deze samen te voegen tot 1 werkende scheepsmotor kon de Margeja goedkoop van een motor worden voorzien. Door dit geknutsel met motoren van brommers, motorfietsen, auto's en schepen, werd veel kennis en vaardigheden vergaard. Deze kennis werd vervolgens weer doorgegeven in de vorm van cursussen Motordrijver voor waterscouting, Dieselmotoren voor het Koninklijk Nederlands Watersport Verbond (KNWV) en Techniek aan boord (Toerzeilers). De groep cursisten kwam uit alle geledingen van de watersportsector.




*De instructiemotor beschikbaar gesteld door Vetus (EC)*



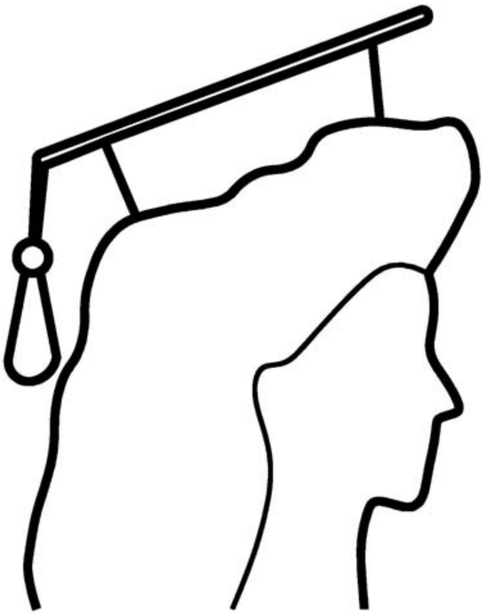
*Behalve de instructiemotor gaan er nog vele koffers mee met diverse onderdelen en kapotte voorbeelden (EC)*



*De stand van het Watersportverbond Hiswa 2002 (EC)*

**SCHEEPSEXPERT**

Sinds Henk Bos begin jaren zeventig de eerste Lelievletten bouwde, ging hij ook schepen keuren. Eerst alleen voor Scouting Nederland, om te kijken of schepen aan de standaardafmetingen voldeden teneinde een Scouting scheepsnummer te krijgen. Daarna werden ook de varende clubhuizen van Scouting, wachtschepen genaamd, gekeurd op veiligheid. Zo werd het spel van waterscouting steeds veiliger.



*Het logo van Expertisebureau Bos, een gestudeerde vrouw, eigen ontwerp Henk en Janneke Bos (EC)*

Na eerst in voorjaar 1993 de HBO opleiding Scheepsbouwkunde in Haarlem voltooid te hebben, studeerde Janneke Bos in juli 1994 af op de HBO opleiding technische bedrijfskunde. Nog geen dag na het afstuderen werd ze opgebeld door Jan Meppelink of ze mee wilde

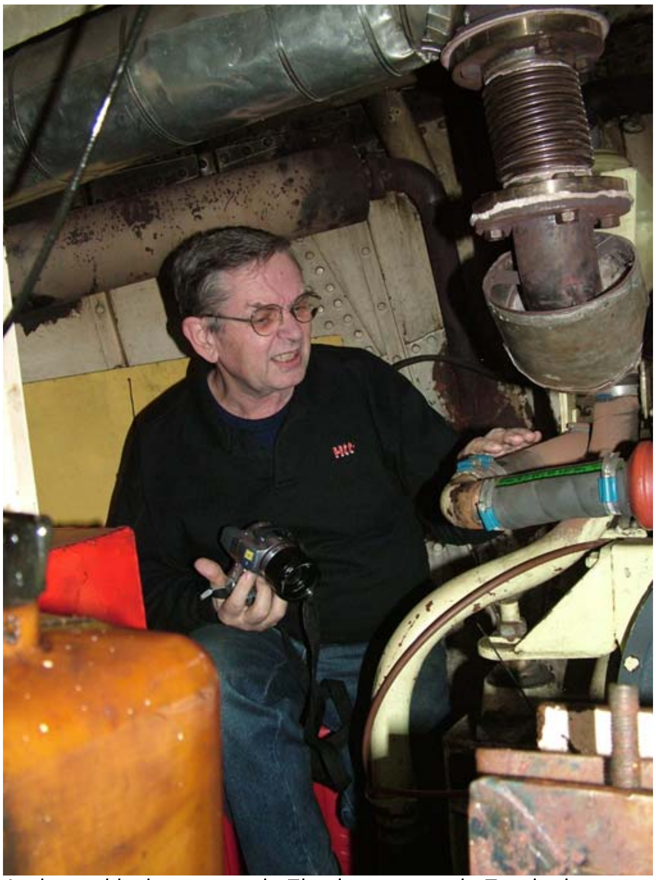



*De stand van Expertisebureau Bos op de Klassieke Schepenbeurs 11 november 2000 (EC)*



*Tussentijdse keuring van het drogen van het polyester jacht Safaja van Willem Schermer (Hoogovenscollega van Henk), nadat het is geschild omdat het osmose had, 2000 (EC)*

werken bij een expertisebureau samen met Jan de Vries Lentsch. Dit was een maatschap en dat betekent dat de maten ieder hun eigen bedrijf hebben. Dus werd in juli 1994 Expertisebureau Bos opgericht. Na ongeveer een jaar werd deze maatschap beeindigd. Toen kon Janneke kiezen, doorgaan of stoppen. Het werd doorgaan, je kon altijd nog stoppen. Behalve technische keuringen van pleziervaartuigen (wat de maatschap ook deed) voor kopers en eigenaren, werden de werkzaamheden uitgebreid met nautische watersportopleidingen (ze kon beginnen met opleidingen Klein Vaarbewijs). Enige tijd later werd dit uitgebreid met nautische opleidingssoftware (zie computerprogrammeur). De opleidingen en software werden steeds uitgebreider, de technische keuringen namen wat af. Toch werden er vele honderden technische keuringen van kleine en grote pleziervaartuigen uitgevoerd.



*In de machinekamer van de Ebenhaezer van de Enschedese studentenzeilvereniging Euros, 29 december 2006 (EC)*



*Het meten van de staaldikte van de machinekamer van een motorjacht dat in het water ligt, 3 oktober 2004 (EC)*



*Het meten van de staaldikte van een motorjacht dat op het droge ligt, 17 september 2005 (EC)*

De technische keuringen werden regelmatig ondersteund door Henk Bos, die zijn kennis en vaardigheden inbracht.



*Het meten van de verfdiktelaag. Een dikke verflaag op een stalen schip, moet verrekend worden met de staaldikte (EC)*



*Het meten van de speling van het roer en de schroef, rechts de potentiele koper Geert Flobbe, 17 september 2005 (EC)*

Samen werden klinkende rapporten opgesteld. Expertisebureau Bos zonder Henk Bos was niet denkbaar.



*Het meten van diverse temperaturen op de instructiemotor, tijdens de expertsopleiding 11 maart 2006 (EC)*

In december 2008 is Expertisebureau Bos uitgeschreven uit het register van de Kamer van Koophandel. Inmiddels had Janneke een goed betaalde fulltime baan bij Rijkswaterstaat en kostte het bureau te veel tijd in administratie en leverde te weinig geld op omdat we (bewust) weinig opdrachten meer aannamen.



*Het meten van het geluid op een afstand van 25 meter terwijl Margeja voorbij vaart, 10 december 2006 (EC)*

**WETSTEENKENNER**

Wetstenen hebben weinig met schepen te maken, maar alles met het scherp houden van je gereedschap. En aangezien Henk Bos voldoende gereedschap had, en graag scherpe spullen gebruikte, zocht hij naar goede natuurlijke Europese stenen, om de gereedschappen ook scherp te houden.

*Vrij snel na Marijke's geboorte is ook het verzamelen van de wetstenen voor Henk serieuzer geworden, voor jouw geboorte heeft hij al vrij veel met hout gewerkt, moest wel als we wat wilden hebben moesten we dat zelf maken omdat de financiele situatie niet zo rooskleurig was.*

*Ge Bos-Thoma*

Hieronder de aanleiding tot de zoektochten naar de natuurlijke slijp- en wetstenen in Europa door Henk zelf opgetekend...




*Een voorbeeld van een Belgisch brok, een natuurlijke wetsteen uit de Ardennen, België. Afhankelijk van de locatie zijn er verschillende kwaliteiten en herkomsten. Dit is de dressante. Er is nog maar één fabrikant over (EC)*

*De steen van Bertus Meier*

*We leven in een tijd waarin het ambacht steeds minder belangrijk is. Veel kennis gaat verloren en hoewel we tegenwoordig op het internet veel kunnen vinden is het jammer om te merken dat de oude (vak)kennis daar slecht vertegenwoordigd is. Vroeger schijn ik een vervelend jongetje geweest te zijn die opgroeide in een dorp waar nog restanten van diverse ambachten aanwezig waren.*
*Zo waren er zeilmakers, een lijnbaan, diverse smeden, schoenmakers, timmerlieden en schilders die nog zelf hun verf samenstelden. Steeds uitte ik de vraag "waarom is dat" en "waarom doe je dat zo", enz. Gelukkig waren de ambachtsmensen ook geduldig en schrokken er niet voor terug om een en ander uit te leggen als ik ze weer overstelpte met vragen. De hedendaagse fabrieksmatige wetstenen zijn vaak beter, consistenter en hebben een sneller resultaat. Daardoor gaat de oude kennis verloren.*
*Dit verhaal is bedoeld om - voor zover ik het weet - de beschikbare kennis vast te leggen en een overzicht te geven van de natuurlijke schuurmiddelen, slijp- en wetstenen.*

*Je zal het toch treffen, als klein jongetje, dat je een buurman hebt die timmerman is. Een werkplaats met machines, hout en krullen. Krullen goudgeel en met een prachtige zijdeglans gesneden door de scherpe beitel van de rei-schaaf. Een ideale omgeving voor een klein jongetje. Maar ook een omgeving waarvan de indrukken diep in je geheugen gegrift zijn. Een van de duidelijkste indrukken is wel dat Bertus op een middag de schaven en beitels ging slijpen op een grote met de hand aangedreven zandsteen gemonteerd in een houten bak. In de houten bak zat water. Nu heeft water altijd al een grote aantrekkingskracht op mij gehad, zodat de belangstelling onmiddellijk gewekt was.*
*Na het slijpen op de grote zandsteen werd er een bankje bijgetrokken en werd er een houten doosje gepakt.*
*In het doosje zat een steen en wat denk je.....Bertus spuwde erop!!! En dan vraag je: "Berrus waorom is dat??". En dan gaat Bertus vertellen over het slijpen van de vouw en het daarna aanzetten en wetten van de snede op een Belgisch brok. Allemaal kreten welke onbekend zijn maar door de situatie toch blijven hangen. Pas veel later zal de diepere achtergrond je duidelijk worden.*



*Het laatste bezoek aan Ardennes Coticule juni 2014 (EC)*

*Je zal het toch treffen, als klein jongetje, dat je een oom hebt die timmerman is. Oom Hendrik Raatjes had bij opa in de schuur een pracht van een werkbank met een gereedschapskist. Als die oom dan ook nog een verkleinde uitgave van een kipkar voor je maakt is je belangstelling gewekt. Vooral voor de gereedschapskist.*
*Een timmerman heeft persoonlijk gereedschap waar hij zuinig op is en dat hij zo scherp mogelijk houdt.*

*En jawel, ook hierin zat een steen met 2 kleuren.*
*Je rust niet voor dat je de steen eens goed bekeken hebt en er natuurlijk ook eens op hebt gespuwd.*

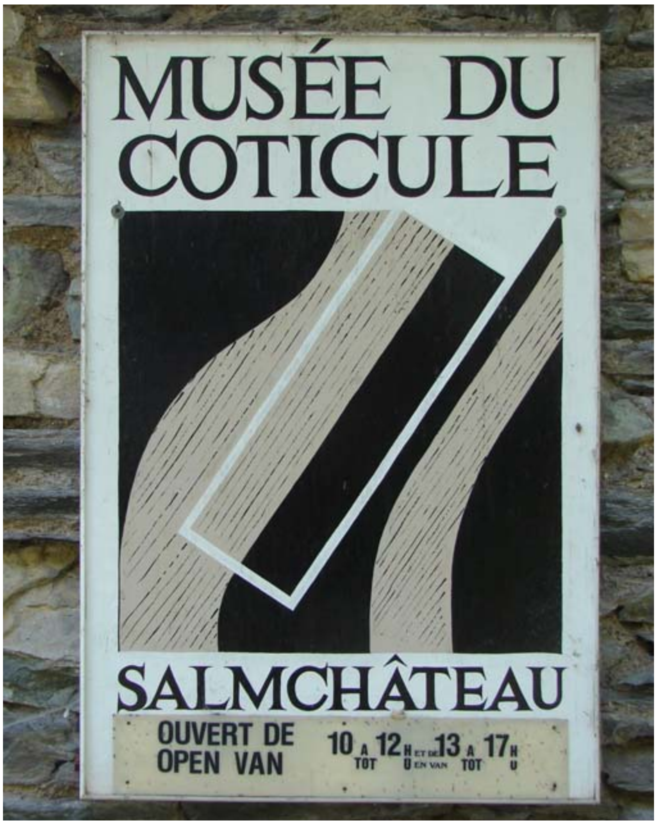
*Jaren later, je bent pas getrouwd en begint je eigen werkplaats op te bouwen. Je kunt van een stoppende timmerman alle steekbeitels, gudsen en vermetgudsen alsmede alle profielschaven overnemen. En dan rijst het probleem.... Hoe krijg ik ze scherp!! O, denk je dan, even een Belgisch brok halen bij de gereedschapshandel.*
*Dan blijkt dat er intussen het een en ander is veranderd. Het Belgische brok is niet meer. Het is vervangen door een synthetisch product, geperst in een rechthoekige vorm.*
*In arremoede wordt er een gekocht. Thuis blijkt dat het gereedschap toch niet zo perfect scherp wordt als je zou willen en de speurtocht begint.*

*Alle gereedschapszaken in de buurt hebben we bekeken en tijdens de vakanties worden er in alle grote steden gereedschapszaken bezocht. De familie weet het intussen en er is geen ontkomen aan. Telkens wordt er gekeken naar het beschikbare gereedschap en naar de wetstenen.*
*Af en toe wordt er een wetsteen gekocht, maar na het uitproberen blijkt hij toch niet de perfecte scherpte te geven die je zoekt. Immers, een perfect scherp geslepen beitel blijft op een schuine nagel staan zonder er af te glijden!*



*Op de kerstmarkt in Brussel is een heel plein gewijd aan bedrijven die bijzondere locale producten aan de man brengen, zo ook voor de Belgische wetstenen van Maurice Celis. Henk en Maurice Celis december 2013 (EC)*

*Alle gegevens die tijdens onze tochten worden vergaard komen in een map. Ons uitgangspunt is in elke winkel van: 'Heeft U een Belgisch Brok??'. Meer weten we per slot van rekening niet. Eigenaardig is dat alle ouderen in een gereedschapszaak de steen kennen en het blijkt dat de steen over een goede naam beschikt. Bij de jeugd is de steen volledig onbekend. Een van de oorzaken van het verdwijnen is denk ik, de lange levensduur. Een wetsteen van goede kwaliteit gaat zeker 50 jaar of meer mee. Een grote omzet wordt dan moeilijk. Het feit dat de steen met de hand gedolven en verwerkt moet worden maakt hem ook al gauw duurder dan de kunststeen.*




*In de Ardennen is een museum gewijd aan het Belgische Brok, of coticule, echt de moeite waard is. Naast het museum loopt een riviertje. Henk heeft hier een steen opgeraapt die ik thuis gebruik om messen te slijpen (EC)*

*En dan tref je op een goede dag je buurman Willem Vader, van twee huizen verder. Het gesprek gaat over onze hobby's. Het blijkt dan dat Willem mineralen verzamelt. Uit gewoonte de vraag gesteld: "Willem, weet jij wat een Belgisch brok is?" "Jawel", zegt hij dan tot je verbazing, "dat is coticule!"*

*Dan blijkt dat alle antwoorden voorhanden zijn, inclusief vindplaatsen en kaarten van het gebied waar het gevonden wordt. Zo trekken wij er een paar weken later met onze minicamper er op uit naar het gebied rond Vielsalm en vallen van de ene verbazing in de andere.*

*Henk Bos*

In september 2013 werd er een Europese bijeenkomst georganiseerd in de Ardennen geheel gewijd aan het Belgische brok. Henk wilde hier persé bij aanwezig zijn. Het weekend werd gedenkwaardig met bezoeken aan de mijnlocaties, de werkplaats en het museum.



*Tijdens het Coticule weekend in de Ardennen werd een gezamenlijk bezoek aan de dagbouwmijn gebracht waar de Belgische brokken vandaan komen. De gele strepen zijn goed zichtbaar in de rots. De zwarte driehoekige vlek in de wand is een oude mijnbouwgang, september 2013 (EC)*

*Met oprechte droefheid lezen mijn vader en ik jouw bericht. Wij willen graag onze innige deelneming overmaken aan jouw en je familie. Ik heb hem jammer genoeg maar 1x mogen ontmoeten, doch heeft hij een blijvende indruk op mij achtergelaten.*

*Nooit zal ik vergeten hoe hij op een nuchtere en gepassioneerde wijze over slijpstenen kon vertellen. Henk was een man in wiens bijzijn het aangenaam vertoeven was.*

*Zijn levenswerk en nalatenschap inspireert velen.*
*Zelf heb ik persoonlijk veel van hem mogen bijleren.*
*We zullen hem niet snel vergeten,*

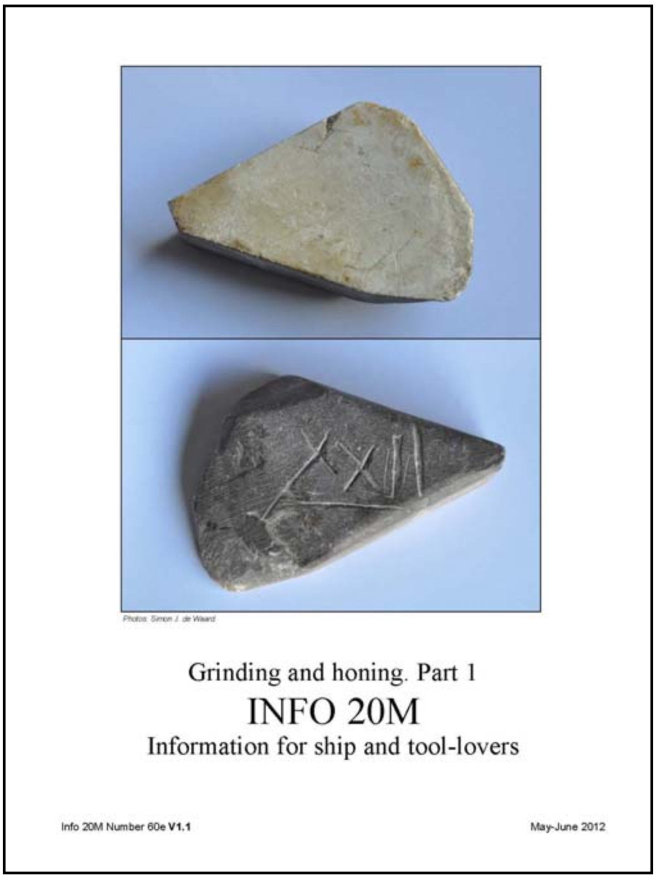
*Hartelijke groet,*
*Maurice Celis*
*Anne-Katrien Celis*
*Ardennes-Coticule*
*België*

Henk heeft veel tijd besteedt in zijn leven aan de zoektocht naar natuurlijke Europese wetstenen. Hoe meer hij er van wist, hoe meer zijn interesse gewekt was. Hoe meer hij hierover ging vastleggen.



*Henk probeerde zoveel mogelijk digitaal vast te leggen met foto's, tekst en tekeningen, Ardennen, september 2013 (EC)*

Henk heeft uiteindelijk 4 grote verhalenbundels over de wetstenen op internet: Slijpen en wetten deel 1 t/m 4. Omdat er vanuit het buitenland ook grote belangstelling voor was, zijn alle bundels ook in het Engels vertaald.



Photos: Simon J. de Waard

Grinding and honing. Part 1

INFO 20M

Information for ship and tool-lovers

Info 20M Number 60e V1.1 May-June 2012

Bijzonder omdat Henk nooit Engels heeft gehad op school... Ge heeft enige tijd als au-pair in Engeland gewerkt en heeft wel de nodige kennis van het Engels.
Samen kwamen ze een heel eind...

*Hoewel het nieuws niet helemaal onverwacht kwam, spijt het me toch heel erg te vernemen dat uw vader overleden is. Ik hoop echt dat het een waardig levenseind is geweest en dat hij niet teveel heeft moeten lijden. Maar zelfs dan nog, was hij te jong, en nog te vol plannen, om al zo vroeg afscheid van het leven te moeten nemen.*
*Ik heb Henk maar kort en redelijk oppervlakkig gekend, maar toch is hij één van de weinige personen die mijn levenspad hebben gekruist, waarvan ik echt dacht:*
*aan die man kan ik een voorbeeld nemen. Ik heb hem dat met zoveel woorden verteld toen ik afscheid van hem nam aan het eind van het Coticule weekend vorig jaar in september. Wellicht besefte hij niet welke diepe indruk hij als mens op mij had gemaakt. En dat kwam heus niet enkel door het feit dat hij zijn ziekte trotseerde om aan het weekend deel te nemen. Ik zag in hem een man die het grootste deel van zijn leven heeft gestreefd om de beste versie van zichzelf te worden / te zijn. De beste Henk die hij kon zijn. Zo herinner ik mij hem.*
*Heel veel sterkte en een dikke knuffel,*

*Bart Torfs*
*België*



*Bart Torfs slijpt een scheermes waarmee je een haar kunt klieven, Ardennen, september 2013 (EC)*

Bart Torfs is webmaster van Coticule.BE. Op het forum zijn ook berichten geplaatst.

*It is with sadness that I received the news today that Henk Bos, whom most of us know as the author of "Grinding and Honing, vol.1-4" passed away on Friday, November 21st of 2014.*

*Henk was a true master where it concerned all things sharp and all tools used to make things sharp, a craft that became second nature to him during a professional journey that started him off as a blacksmith from which he evolved into a shipbuilding expert and teacher.*

*I had the profound honor of meeting Henk during last years Coticule Pelgrimage. He knew already then that his time in this life was limited, but that did in no way diminish his enthusiasm to take part in the Pilgrimage, and to share his vast knowledge about natural whetstones. At the same time, he displayed an amazing eagerness to learn more.*
*He possessed the confidence of a man who dedicated his lifetime to learning and improving himself and combined it with a humble openness to listen and learn from others with far less experience. In that, I'm sure he was an example to many of the people in his environment, and I am proud to say that he was an example to me, even if I only spend two (intense) days in his company.*

*For most of us, I guess Henk will live on for many years in his writings, and for those who knew him in person, in their memories.I hereby offer my condolences to Janneke, his oldest daughter, who made it possible for Henk to attend the 2013 Coticule Pilgrimage, and to the other members of his family. Great people leave great voids, there is nothing that can be done about that.*

*With sadness,*
*Bart Torfs*

*We are very sorry to hear that your father has died. He will remain in our memories. Let me offer our condolences to you and all Henk's family. We had a pleasure and honor to meet Henk in person at the last Coticule Pilgrimage. He will live in our memories.*

*With sadness,*
*Marek and Ania Bednarz*
*Polen*

Inmiddels zijn er vele forums op internet die deze kennis delen met elkaar. De belangrijkste voor Henk was het forum van Straight Razor Place (SRP).
De knipmessen die gebruikt worden om te scheren, moesten immers ook scherp gehouden worden. Het SRP forum heeft deelnemers uit de gehele wereld. Op het overlijdensbericht is massaal gereageerd. Een selectie uit de reacties...

*Oh my! My great condolences to his family. I had very few interactions with Henk but he seemed to be a very good man. I have read his e-booklets on honing and honing stones many times, he and his wife created a wonderful resource in that. Rest in peace my friend.*

*EKretz,*
*New Indiana*

*That's very sad news and my honestly thoughts are going to his family at this moment. I met Henk a few times to exchange thoughts about hones and sharpening methods and I always appreciated his knowledge, his experience, his interest for the history and and his never ending thirst to enlarge and deepen the knowledge he has.*
*It was a great pleasure to meet him and he will always remain a friend for me.*

*I think all of those here in the forum that are interested in hones and sharpening know his great essays about honing. They are a fantastic source of knowledge and have been very helpful and informative for a lot of us here in the past and will be for a lot of newcomers in the future.*

*I love to hear that Janneke is going to continue his great work. Henk will not be forgotten!*

*Hatzicho,*
*Germany*

*My condolences to his family. The loss of a loved one is a hard road unless that person had instilled in his family a joy for life and the need to always look forward while remembering the past. Based on the information in the OP I would say that his legacy will live on for many generations to come. I am sure the Universe will ease his family's grief and point the way forward in his remembrance.*

*Razorfeld,*
*Forest Grove, Oregon*

11-24-2014, 05:40 PM #1

**Margeja**
Henk



Join Date: Jun 2011
Location: Heemskerk Netherlands
Posts: 56
Thanks: 128
Thanked 198 Times in 32 Posts

**Henk Bos dead**

Henk Bos (73), also known under the avatar Margeja on this SRP forum, died on Friday the 21st of November 2014 due to cancer. He is the author of the booklets Grinding and Honing part 1, 2, 3 and 4. He was working on part 5 but couldn't finish it. The website www.xs4all.nl/~bosq and the information booklets Info20m will be continued by his daughter Janneke Bos. She will try to continue his work as far as possible. Maybe part 5 will be published (but not at a short notice). Henk Bos wanted to teach the world about old/ancient (almost forgotten) techniques and knowledge. I think he has succeeded. His legacy is of a great value.

Janneke Bos
Eldest daughter of Henk Bos

Reply Reply With Quote

*I'm sorry for your loss. Good bye Mr. Henk. I've learned a lot of things from you. The hones sub-forum will not be the same without you. You will be missed.*

*Vasilis,*
*Thessaloniki, Greece*

*My condolences to the remaining family. He will be missed! I am saddened by the loss of a person of great skill in writing about topics dear to me. My thanks to Janneke Bos for continuing the site and possible future editions of it.*

*Richard*
*Geezer,*
*Menomemie, WI*



*Op de zoektochten naar mijnen, producenten en musea over wetstenen kom je veel verlaten mijnen tegen (EC)*

*Also here beside my personal lines... my deepest condolences to the familiy!!*

*Its a personal pity that i never had the chance to meet Henk personally, i really do like and respect the work he did, the informations he gathered together with his family, friends, and knowledge owners...and i so much appreciated it that the whole Family stood behind him...*

*The work is and will be well respected in future and its on the community to dont let these documents die in any way...*

*I also appreciate it well that Janneke is going to continue that work!! Thanks for all Henk!!*

*Doorsch*
*Germany*

*My condolences. I had the pleasure of meeting him last month. He came to deliver a gift from Bushmaster in person and I showed him the most interesting stones of my collection. He told a few anekdotes and was able to name 3 of my mystery stones. I should have written the names down, but he gave enough info for me to look them up.*

*I especially admire him for his bicycle wheel lapping contraption and his ability to get free stones with limited knowledge of foreign languages. He said his collection was around 350 stones big, mighty impressive!*
*Looking forward to part 5.*

*Piet,*
*Rotterdam*

*My condolences. He was a man with a passion for knowledge that he shared freely. I hope you can continue with his work, as time may permit. I am happy to have had the opportunity to read his research.*

*RezDog,*
*Haida Gwaii, British Columbia, Canada*

*@Janneke and the Bos family: my deepest sympathy. Henk was a remarkable man. I met him and his wife once when they came to have supper with us on their way to Scandinavia where he would explore what was left of natural hone quarries and mines and talk to people who had extracted the stones. They travelled in an old Volkswagen van powered with solar panels that would allow them to survive almost anywhere in world.*
*He was a very enthusiastic and knowledgeable collector of natural sharpening stones.*

*Kees,*
*The Netherlands*

*A true gentleman. I have exchanged several emails with him, so got some idea of the man. My first badger brush came from him 15 years ago and to this day looks beautiful. Condolences.*

*WW243,*
*Rockville*

*Very sad news this. My condolences to his family and friends. I met with him when he visited Oslo, and his knowlegde and kindness was most inspiring. He will be missed, but his legacy will live on.*
*R.I.P. Henk Bos*

*Str8fender,*
*Oslo Norway*



*Van de zoektochten door geheel Europa werden veel (onbewerkte) stenen meegenomen. Henk bewerkte de stenen zelf, Janneke en Henk Bos bij de nieuwe schuur in Heemskerk (EC)*



Henk gebruikte allerlei gereedschap om onbewerkte stenen te verwerken tot goede bankstenen, 19 augustus 2012 (EC)

*Condolences to the family.*
*I never met Henk, but helped him out with samples from the UK when he was researching his first book, and corrected some of the errors for him.*
*He did come to see me once over here in the UK, but just my luck - I was out! Goodbye, Henk...*

*Regards,*
*Neil Miller,*
*Essex, UK*

*My deepest condolences to his family.*
*Unfotunately I was unable to meet with him and his wife when they visited Oslo, but we spoke by e-mail on and off the last couple years, he was a very nice man with a lot of interesting knowledge.*

*Zephyr,*
*Stabekk, Norway*

*My condolences. His work touched people all around the world.*

*Thaeris,*
*Rouen, Normandy, France*

*Very sad news, as someone quite new here I had just found out about his work on these documents and had been reading them only a few nights ago. They are extremely interesting. Very sorry for your loss.*

*Stev,*
*Sunderland*

*My condolences. I enjoyed reading his works.*

*Robellison01,*
*Illinois*

Ook via andere routes zijn herinneringen binnen gekomen.

*Henk en zijn vrouw hebben we één keer ontmoet toen ze onderweg waren naar Scandinavie op zoek naar oude wetsteengroeven. Met veel bewondering hebben we gekeken naar hun kampeerbus. Henk was een bijzondere man die een zeer goed gedocumenteerd werk heeft achtergelaten over de winning van natuurlijke wetstenen.*
*Hij ruste in vrede.*

*Groet,*
*Kees Rietsema*



Op bezoek bij de Bushdoctor, zomer 2014 (Bushdoctor)

*Ohh, I'm really really sorry, and offer my condolences to all the family.*

*I've met Henk this summer in one of his last trip.*
*I remember him with fondness and I'm glad to have had the privilege to know him in person, a great writer, that have dedicated all his life to the natural sharpening stones studies.*
*I would remember him with pleasure and never forget what he has do for don't loose the knowledge about the stones.*

*That could God receive him in Heaven and hope that one day we can find us again.*

*Sincerely*
*Fabrizio Belluani*
*Bushdoctor*
*Italy*

*I'm truly sorry for your loss. I considered Mr. Henk a friend, and two years ago on the Summer, I was expecting him for a trip here in Greece, but it didn't happen.*
*He will be missed, not only as a person, but also for his knowledge. A lot of people learned a lot from him and his books. Including me. He helped me, too, a lot.*
*I contacted him a few months ago, asking how he was doing, and he told me that the cancer was in remission, and I was expecting him to make a full recovery, and be fine, continuing with his books, in no time. The last time I contacted him about his health and a question I've had about stones, about less than a month ago, I didn't get an answer, but I was hoping he was doing well...*

*Again, I'm really sorry for your loss.*
*Good Bye friend, I hope it's a better place there.*

*Vasilis*
*Griekenland*

*It is very sad news for us to hear. Please receive most sincere condolences from me and my family. I was working on some parts of his book and we met while he was here in UK. If I can be any assistance to you please do not hesitate to contact me. Our thought are with you*

*Kind Regards*
*Stepan Ptacek and family*
*Engeland*

*I am really sorry to hear these bad news that Henk died.... I am really shocked actually, though I am really sorry that I never could met him personally as others (Peter Buhlmann, Fabrizio Bushdoctor) did....*

*Henk did a lot of Hard work for the research of honing stones and the technique behind all that, the more I appreciate as it seems for me as a external person that you as a family always supported what he did and that you, especially Ge and you Janneke also had your own fun/interests in these.*

*So I wish that Henk will have a good time wherever he might be now and I wish you all as a family that youll stay strong and I am sure you'll keep him in your mind and heart...*

*My condolences*
*Sebastian Endreß*

*I am very sorry for your loss. Our thoughts are with you and your family during these difficult times. I was a great honor for me to meet Henk.*

*Best regards,*
*Radek Kubicik*
*Tjechië*

*Innige deelneming met het overlijden van uw man en jullie vader. Ik had af en toe contact met Henk. Ik heb altijd heel veel respect gehad voor zijn gedrevenheid en zijn grondigheid bij het opstellen van zijn artikels op Internet over de natuurlijke afwetstenen. Hij heeft duidelijk een "steen" verlegd en de loop van de rivier gewijzigd.*
*Wees fier zo'n man en zo'n vader gehad te hebben.*
*Heel veel sterkte in deze moeilijke tijden. Zoek de steun bij elkaar die nodig is om dit te verwerken.*

*Met vriendelijke groeten,*
*Tony Geldolf*
*Sharptools*
*België*

*It makes me very sad to hear this bad news. I am with you in thoughts and deeply share your sorrow.*
*I knew Henk only about two years and could spent only some hours personally with him. But I really enjoyed every minute I could share with him and Ge, I was delighted about every email we exchanged, I loved to read his posts on the razors forums and finally, of course,*
*I highly enjoyed and respected his great essays about sharpening and honing. His fantastic work on this domain will live on for me and all those who are interested in knife sharpening and straight razor honing - now and in the future.*
*From the first contact we had I always viewed Henk as a good friend. And that's what he will remain forever.*
*We will keep in contact!*

*Sincerely*
*Peter Buhlmann*
*Hatzicho*
*Duitsland*



*Het fijn afwerken met een zelf gemaakt slijpwiel (EC)*

*Door een advertentie op marktplaats kwam ik met Henk in contact. Daar had ik een wetsteentje uit Thüringen op staan. Henk mailde me met een verzoek om foto's van het steentje en extra informatie, want hoewel hij volgens mij destijds al zo'n 160 stenen had, was deze hem nog onbekend. Nadat ik hem van informatie en foto's had voorzien vroeg ik of er stenen waren die hij wilde verkopen, maar toen bleef het stil, want Henk bleek gehecht aan z'n stenen. Wel mocht ik later iedere steen die ik wilde proberen van hem lenen om die te leren (her)kennen en om de eigenschappen te ervaren. Ook dat was een manier om kennis te delen. Toen Henk eenmaal over de machines beschikte om ruw materiaal te verwerken kreeg ik regelmatig een steentje van hem.*

*We mailden regelmatig over wetstenen in het algemeen, over mogelijkheden om ze te testen, over waarom bepaalde resultaten anders waren dan vooraf verwacht, over relevante artikelen op internet en over de stukken die Henk erover schreef. Helemaal in het begin kon ik hem misschien nog een paar kleine dingen vertellen, maar dat was al heel snel verleden tijd. Henk bleek zich enorm veel kennis eigengemaakt te hebben en dat ging behoorlijk diep.*
*Het is erg lovenswaardig dat hij en Ge veel van hun tijd hebben besteed om dat allemaal op papier te zetten en zo deze kennis door te geven.*
*Ik heb Henk leren kennen als een bevlogen, zeer intelligente, bijzonder handige en heel hartelijke man.*
*Ik ben blij hem gekend te hebben en had hem graag nog veel langer meegemaakt.*

*Rob Jonker*

*Gecondoleerd met het overlijden van Henk Bos. Ik heb altijd veel plezier beleefd aan de artikelen die hij heeft geschreven over slijpstenen, en nog steeds. Het is een gemis dat hij er niet meer is. Ik wens de familie veel sterkte!*

*Groeten,*
*Jurgen Aarden*



Henk en Ge Bos op de scheerbeurs, 9 oktober 2011, Spoorwegmuseum Utrecht (Theo Doeleman)

*Mijn deelneming met het overlijden van uw vader Henk Bos. Ik wens de familie sterkte met het verlies van een bijzondere man.*

*Ik heb uw vader leren kennen op een verzamelaarsmeeting in 2011 die ik georganiseerd heb in het spoorwegmuseum in Utrecht van kapper en scheerattributen. Daar viel hij mij op door zijn kennis en passie voor slijpstenen. De kennis en zijn verzameling is van groot niveau en naar mij bekend niet geëvenaard. Wat voor dat ik hem ontmoete voor mij een gewone steen was is mijn beeld en kennis over slijpstenen drastisch veranderd dankzij uw vader.*

*Ik weet ook dat hij niet alleen mij maar ook andere verzamelaars hier en in het buitenland heeft geraakt met zijn kennis en passie.*

*Mvgr,*
*Theo Doeleman*
*ScheerMuseum*

*Wat een droevig bericht. Ik had al een beetje een angstig voorgevoel toen je me mailde om af te zeggen voor de najaarsbijeenkomst van onze vereniging. We hebben jullie zeer gemist, een gevoel dat door alle aanwezigen werd gedeeld, gezien de vele reacties. Ik zal in ieder geval vrijdag of zaterdag aanwezig zijn en wil jullie intussen mijn oprechte deelneming betuigen. Heel veel sterkte toegewenst in deze ongetwijfeld zeer moeilijke tijd.*





*Hein Coolen*
*voorzitter Ambacht & Gereedschap*

*Gecondoleerd met het verlies van Henk. Eerder dit jaar heb ik Henk ontmoet tijdens een gesprek over slijpstenen.*
*Ik was diep onder de indruk van zijn grote kennis en enthousiasme over dit onderwerp.*
*Mensen zoals Henk zijn er niet veel en met zijn heengaan is ook veel kennis verdwenen, die door jongere generaties niet snel wordt overgenomen. Gelukkig heeft Henk een weelde aan kennis achtergelaten die via de web voor iedereen toegankelijk is!*
*Ik wens jullie heel veel sterkte in de komende tijd.*

*Cees Laban*
*Marine Sampling Holland*



Tijdens het bezoek aan het Telemark museum in Eidsborg vertelde de gids dat Eidsborg wetstenen gebrand werden voor het gebruik op walvisschepen. Wij wilden weten bij welke temperatuur dit gebeurde en hoe lang. Daar wist niemand een antwoord op. In Nederland was men zo vriendelijk om de teststenen één voor één te gloeien in een oven. Elke dag 1 steen opwarmen naar de gewenste temperatuur dit 1 uur vast te houden en daarna in de nacht af te laten koelen. De kleuren verlopen van groen via bijna wit op 1000 º naar bruin bij 1100 ºC.Het gloeien heeft dus een grote invloed op de kwaliteit van de Eidsborg steen.
De Vikingers wisten aardig wat ze deden! (EC)

*Wij wensen jullie nu en in de komende tijd heel veel sterkte. Er zal geen slijpsteen meer in een scheepswrak worden gevonden zonder aan Henk te denken en gebruik te maken van zijn naslagwerk. Hartelijke groet van*

*Lucas van Dijk*
*Gert Schreurs, Laura Koehler*
*Afdeling Scheepsarcheologie Lelystad*

*In Memoriam*

*Henk was bijna 15 jaar lid van onze vereniging en behoorde dus tot de langst zittende leden. Nu is het woord 'zitten' in dit verband minder op zijn plaats want Henk was bepaald geen zitter, maar een echte doener. De laatste jaren dat ik Henk wat intensiever heb meegemaakt lag zijn grote passie bij het verzamelen van en het doen van onderzoek naar Europese wetstenen. Als zodanig heeft Henk grote betekenis gehad voor onze vereniging. Immers de bestaande kennis op dit gebied was zeer dun gezaaid en Henk heeft dit onderwerp op een voor hem typische manier aangepakt. Grondig en geholpen door zijn grote technische kennis heeft hij een en ander uitvoerig in kaart gebracht.*
*Het resultaat van deze noeste arbeid staat dan ook als een monument ter nagedachtenis aan deze bijzondere mens. Voortaan hoeft niemand zich meer af te vragen waar deze of gene wetsteen vandaan komt, Henk heeft het allemaal uitgezocht en we kunnen dus deze en andere vragen relatief gemakkelijk beantwoorden door te rade te gaan op zijn website waar hij de uitkomsten van zijn onderzoek publiceerde.*

*Henk was een bescheiden en nuchter mens, wars van snoeverij, die geloofde in het wetenschappelijk proces: eerst grondige analyse en dan pas conclusies.*
*Dit aspect maakt zijn werk ook zo waardevol, het is het resultaat van jarenlange arbeid. Mede hierdoor is Henk uitgegroeid tot de grote autoriteit op zijn terrein.*
*Zijn overlijden heeft misschien verhinderd dat hij overal de erkenning kreeg die hij verdiende maar ik ben ervan overtuigd dat die eer hem ongetwijfeld nog postuum te beurt zal vallen.*

*Op het meer persoonlijke vlak bewaar ik ook mooie herinneringen aan Henk. Zijn hobby, of moet ik zeggen zijn werk, leidde hem door heel Europa waar hij samen met Ge gedurende maandenlange reizen doordrong tot de meest afgelegen en vaak ook niet meer in bedrijf zijnde steengroeven. Het verbaasde mij altijd weer dat Henk ook dan de juiste mensen vond om mee te praten en met kilo's interessant materiaal huiswaards wist te keren.*
*Soms kwamen ze dan op de terugweg langs Ede en konden we wat tijd samen doorbrengen al pratende over en kijkend naar wetstenen. Zo ook de laatste keer. Zijn ziekte hield hem niet tegen deze reis te maken en Henk zat nog vol plannen en reageerde enthousiast op mijn vraag of hij niet nog een keer verslag wilde doen van zijn bevindingen en enkele demonstraties wilde verzorgen op de najaarsbijeenkomst van onze vereniging in november. Helaas is het hier niet meer van gekomen.*
*Slechts enkele dagen van te voren kreeg ik een mail van Ge dat Henk in het ziekenhuis was opgenomen. In Henk Bos verliest de vereniging een betrokken lid echter het verlies is vele malen groter voor zijn vrouw en trouwe metgezel Ge en de kinderen. Naar hen gaan dan ook onze gedachten uit.*

*Hein Coolen*
*Ambacht en Gereedschap*

Iemand die heeft meegelezen, heeft inmiddels al geconstateerd dat het niet bij 12 ambachten is gebleven! Alle dingen die hij oppakte, deed hij met volle overgave!



*Hoe haal je een prikstruik eruit (Berberis)? Met een tirfor en een hijsstelling, 11 september 2003 (EC)*

*Bij al die verhalen van Daan moest ik ook weer denken dat Henk altijd al technisch bezig was. Op zaterdag maakten mijn moeder en ik het huis aan kant en als je dan 's avonds met elkaar uit was geweest en Henk bleef thuis dan zag je bij thuiskomst dat hij het hele orgel uit elkaar had gehaald en alles vol met onderdelen lag. Voor mij was dat altijd balen en hij kon er alleen maar om lachen.*

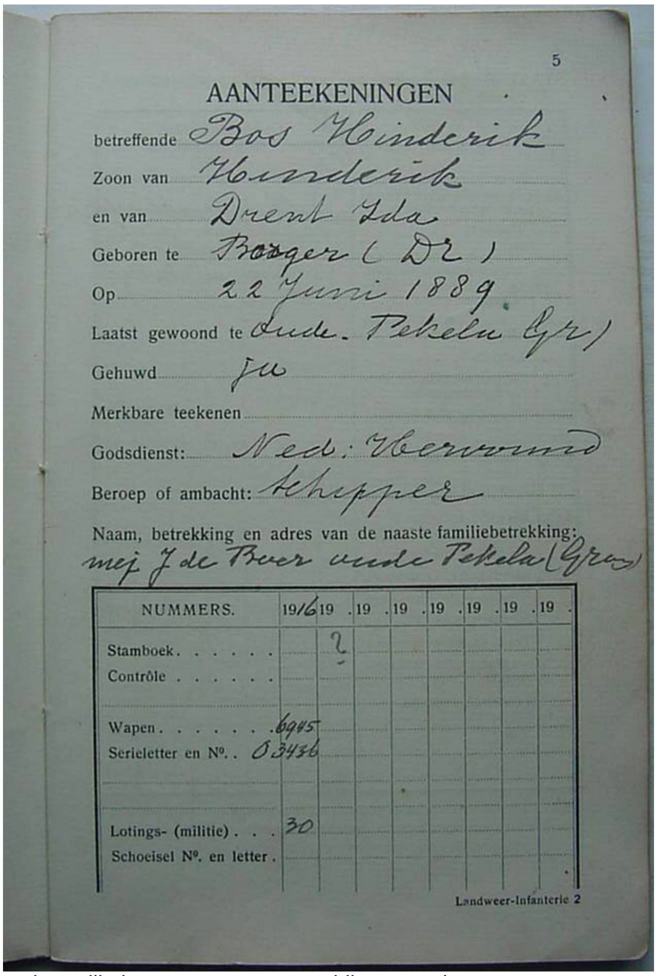
*Betsy Smit-Bos*



*Henk had een eigen voorraad lood, een smeltpan en een gietpan. Hier worden dieploden gegoten, 5 nov 2005 (EC)*

# BELANGRIJKE SCHEPEN

Schepen vormen een belangrijk onderdeel in het leven van Henk Bos. Vanaf zijn vroegste jeugd was hij er mee bezig. Volgens zijn verhalen had hij een schriftje waarin hij opschreef welke schepen er langs zijn huis kwamen en van wie deze schepen waren. Verschillende familieleden hebben gevaren in de binnenvaart of de kustvaart. Zo is in het Bossenboek van 2006 te lezen dat na 1918 Hendrik en Janna Bos-de Boer een huis aan de wal zochten.
Ook vertelde hij dat oma Janna Bos-de Boer in de eerste wereldoorlog het schip alleen heeft gevaren omdat Hendrik Bos in dienst moest. Er moest toch geld verdiend worden...


5

AANTEEKENINGEN

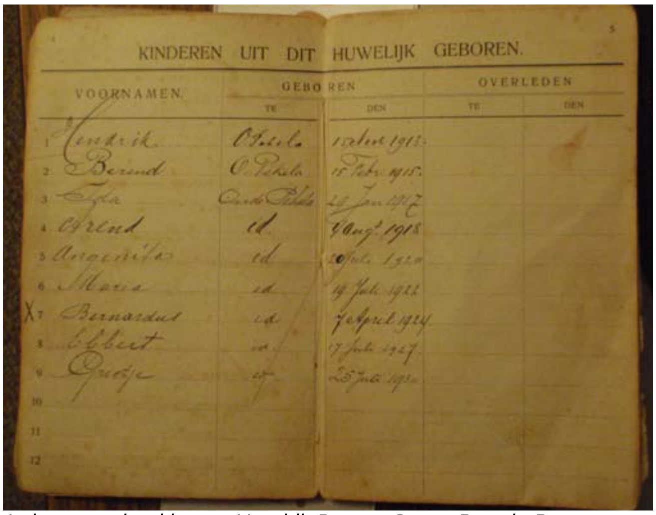
betreffende Bos Hinderik
Zoon van Hinderik
en van Drent Ida
Geboren te Borger (Dr)
Op 22 Juni 1889
Laatst gewoond te Oude Pekela (Gr)
Gehuwd ja
Merkbare teekenen
Godsdienst: Ned: Hervormd
Beroep of ambacht: schipper
Naam, betrekking en adres van de naaste familiebetrekking:
mej J de Boer Oude Pekela (Gron)

| NUMMERS. | 1916 | 19 . | 19 . | 19 . | 19 . | 19 . | 19 . | 19 . |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Stamboek . . . . . . | | ? | | | | | | |
| Contrôle . . . . . . | | | | | | | | |
| Wapen . . . . . . . | 6945 | | | | | | | |
| Serieletter en N°. . | 03436 | | | | | | | |
| Lotings- (militie) . . . | 30 | | | | | | | |
| Schoeisel N°. en letter . | | | | | | | | |

Landweer-Infanterie 2

*In het militaire paspoort van Hendrik Bos, geboren op 22 juni 1889 in Borger (Drenthe), zoon van Hendrik Bos en Ida Drent en getrouwd met Janna de Boer, staat vermeld dat Hendrik van beroep schipper was. Dit boekje is van de eerste wereldoorlog. Hendrik Bos is uiteindelijk op 77-jarige leeftijd op 7 november 1966 te Oude Pekela overleden. Janna Bos-de Boer is 90 jaar geworden (EC)*




KINDEREN UIT DIT HUWELIJK GEBOREN.

| | VOORNAMEN. | GEBOREN TE | GEBOREN DEN | OVERLEDEN TE | OVERLEDEN DEN |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Hendrik | O.Pekela | [illegible] 1913 | | |
| 2 | Berend | O.Pekela | 15 Febr. 1915 | | |
| 3 | Ida | Oude Pekela | [illegible] 1917 | | |
| 4 | Arend | id | 9 Aug. 1918 | | |
| 5 | [illegible] | id | 20 Juli 1920 | | |
| 6 | Maria | id | 19 Juli 1922 | | |
| X 7 | Bernardus | id | 7 April 1924 | | |
| 8 | Elbert | id | 17 Juli 1927 | | |
| 9 | Grietje | id | 25 Juli 1930 | | |
| 10 | | | | | |
| 11 | | | | | |
| 12 | | | | | |

*In het trouwboekje van Hendrik Bos en Janna Bos-de Boer staan 9 kinderen, waarvan 4 geboren in de periode van de eerste wereldoorlog. Berend Bos, tweede kind, was de vader van Henk Bos. Alleen het jongste kind Grietje Bos (getrouwd Van Gemerden) leeft begin 2015 nog (EC)*



*De familie Hesseling aan boord van de Necton (EC)*



*Samen in een bootje: Fenna Raatjes en Berend Bos (EC)*

*Links een familiefoto, nadere info onbekend. Waarschijnlijk een familie uitje naar Giethoorn of omgeving (EC)*

**TWEE GEBROEDERS**

In de jeugd van Henk Bos komen 2 schepen steeds weer “boven drijven”, de Twee Gebroeders en de Necton. Daarom worden deze 2 hier beschreven.

Bolpraam Twee gebroeders van eigenaar Jan Mik uit Nieuwe Pekela, gebouwd op de werf van G. Freij in Nieuwe Pekela in 1910. Lengte 19,26 m, breedte 3,85 m, voor het eerst gemeten in augustus 1910 in Nieuwe Pekela op 45,059 ton. Op 8 augustus 1942 opnieuw gemeten in Groningen met een tonnage van 46,558 ton.
Brandmerk 1043 B Winsch 1953.



*Familieportret van de familie Mik op 16 juni 1938 (EC)*



*Bolschip Twee Gebroeders, Jan Mik is met hoed (EC)*



*Bolschip Twee Gebroeders, Jan Mik links? (EC)*

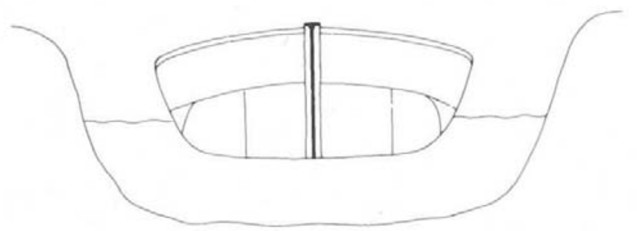
Aan de hand van zijn jeugdherinneringen (en later heel goed kijken en tekenen) heeft Henk de verschillen tussen de verschillende scheepstypen van de categorie Bolschepen in



*Jan Mik en Grietje Mik-Hesseling waren 23 mei 1980 50 jaar getrouwd en woonden toen nog aan boord van de Twee Gebroeders in Nieuwe Pekela. Jan Mik, geboren 9 maart 1906, overleden 14 mei 1984. Grietje Mik-Hesseling, geboren 8 november 1905, overleden 18 mei 2001 (EC)*

kaart gebracht en beschreven. Zo heeft hij een onderscheid gemaakt tussen de praam, de bolpraam, platte bol, bolschip, opgeboeide bol of bolle met boord en de boltjalk. Het aan de scheepsmetingsdienst opgegeven scheepstype bolpraam klopt niet, dit moet een bolschip zijn. Een bolschip heeft een laag boeisel, houten zetboordjes en een luxere roef dan een bolpraam, die geen boeisel en zetboordjes heeft.

107. Doorsnede van een ‘wijk’ of ‘kanaal’.



Een stukje tekst van Henk Bos over bolschepen:

<u>*Kleine tjalkachtige schepen uit Groningen*</u>
*Bolschepen waren in Groningen de meest voorkomende kanaalschepen. Ze vertonen uiterlijk veel overeenkomsten met tjalken. De bolschepen vormen een familie, waarvan het eenvoudigste type de open praam is. Aan de andere kant vinden we de boltjalk, die al een echte 'tjalk' is en het qua zeileigenschappen vaak tegen het Friese 'skûtsje' kan opnemen.*

<u>*Wijken en bollen*</u>
*Om veengebieden te kunnen ontginnen moest het gebied ontwaterd worden. De aanwezige riviertjes voerden weinig méér water af dan het bovenwater uit de buurt van het beekje of dit riviertje. Ontwateren van het veen is mensenwerk geweest en heeft geleid tot een groot aantal kanalen en wijken. Vroeger werden deze kanalen gegraven met werkploegen van zo'n 100 tot 200 man. Later werd hun werk overgenomen door baggermachines.*
*Het zand onder in zo'n wijk kon zeer verschillend van kwaliteit zijn. Op bepaalde plaatsen had men met loopzand te maken. Door een in de buurt liggende bron had het een hoog watergehalte, waardoor het zeer moeilijk was om de wal hier heel te houden. Om deze wal toch overeind te houden, werd er een beschoeiing van palen, takken en*

*planken aangebracht. Soms trof men ook oerzand aan en dan moest er een houweel aan te pas komen. Het meest voorkomende en ook het best te vergraven zand was een iets donker gekleurde soort, smeer genoemd. Het water en het zand in een wijk of kanaal zorgden voor het profiel dat overbleef. Het is te begrijpen dat zand leidt tot een profiel (afb. 107). Diepe hoekige schepen konden er dan ook niet komen. Voor dit soort water zijn de bolschepen geschapen. Door de zeer ronde kimmen zijn ze uitstekend geschikt om de kanalen en de wijken in het veengebied te bevaren.*

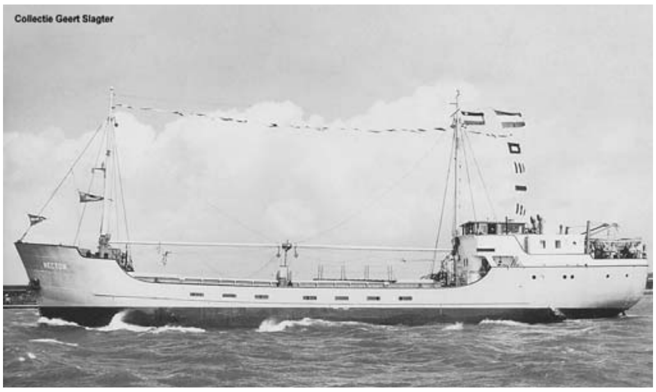
**NECTON**



*Een tekening van de Necton hangt bij familie (EC)*

Year built: 1956
Classification Register: Bureau Veritas (BV)
Nat. Official Number: 3440 Z GRON 1956
Category: Cargo vessel
Propulsion: Motor Vessel
Type: General Cargo
Type Deck: Flush deck (shelterdekker)
Masts: Two masts
Rig: 2 derricks
Material Hull: Steel
Decks: 1
Shipbuilder: Gutehoffnungshütte Sterkrade A.G., Rheinwerft 'Walsum', Walsum, German Federal Republic
Yardnumber: 945
Launch Date: 1956-07-03
Delivery Date: 1956-08-25
Engine Manufacturer: Maschinenbau Kiel A.G., Kiel, German Federal Republic
Engine Type: Motor, Oil, 4-stroke single-acting
Number of Cylinders: 4






Power: 225
Power Unit: BHP (APK, RPK)
Eng. additional info: MAK nr. 15671 Type MV423 (290x420)
Speed in knots: 9.00
Number of screws: 1

Gross Tonnage: 350.00 Gross tonnage
Net Tonnage: 175.00 Net tonnage
Deadweight: 408.00 tonnes deadweight (1000 kg)
Grain: 22726 Cubic Feet
Bale: 21343 Cubic Feet

Length 1: 45.08 Meters Length overall (Loa)
Length 2: 42.95 Meters Length between perpendiculars (Lbp)
Beam: 7.63 Meters Breadth, moulded
Depth: 2.55 Meters Depth, moulded
Draught: 2.77 Meters Draught, maximum

Date/Name Ship 1956-08-09 NECTON
Manager: N.V. Scheepvaartbedrijf 'Gruno', Groningen, Netherlands
Owner: Jurjen Hesseling (scheepsexpert), Groningen, Netherlands
Homeport / Flag: Groningen / Netherlands
Callsign: PGDG

De Necton werd gebruikt voor de kustvaart, vooral op de Noordzee en de Oostzee (hout halen) en soms op de Middellandse Zee.


*De Necton met een deklading hout retour Groningen (EC)*



De Necton vaart door het kanaal van Corinthe (boek Van deur tot deur over zee, Barend van Lange)

De Necton van Jurjen (Jurrie) Hesseling vaart rond van 1956 tot begin 1963. Dan vergaat het schip voor de kust van Hoek van Holland. Hieronder het verhaal over de ondergang van de Necton (bron internet).

*De coaster ms. 'NECTON' (1956) van J. Hesseling uit Groningen onder kapitein W.F.K. Korver, komende uit Norwich naar Rotterdam met een lading van 376 ton gerst in bulk en zakken, raakte halverwege Norwich en Great Yarmouth op de rivier als gevolg van zware ijsgang vast in het ijs. Op 29 januari, na gedurende een week in het ijs vast te hebben gezeten, kan het schip weer loskomen en daarna Great Yarmouth bereiken. Na vertrek vanuit Great Yarmouth op 31 januari met bestemming Rotterdam wordt slagzij over stuurboord geconstateerd en neemt de slagzij zodanig toe, dat de bemanning het schip moet verlaten. Met uitzondering van de kapitein, die aan boord blijft worden de overige bemanningsleden korte tijd later opgepikt door de Engelse coaster 'Lady Sonia'.*
*Langzaam doorvarende richting Hoek van Holland besluit Kover in het zicht van de haven ook van boord te gaan, waarbij hij wordt opgepikt door de vlet van de loodsboot. Pogingen van de reeds te hulp geschoten sleepboot 'Gele Zee' van L. Smit en Co's Internationale Sleepdienst om het schip binnen te brengen mislukken.*
*De 'NECTON' zinkt op 12 mijl afstand ten westen van Hoek van Holland in positie: 52.05 N - 03.48 O.*

*Nieuwsblad van het Noorden: Donderdag 31-01-1963.*
*Groninger coaster ging ten onder in zicht van Hoek van Holland. Alleen een radio bleef over.....*



*Binnen enkele uren tijds heeft zich vanmorgen voor de kust van Hoek van Holland een scheeps- drama voltrokken, waarbij de Groninger kustvaarder "NECTON" om precies zeven uur op zes mijl van de mond van de waterweg ten onder is gegaan. De zeven bemanningsleden, inclusief de 29-jarige kapitein Willem Korver uit Alkmaar, de laatste die het zinkende schip verliet, waren toen al in veiligheid gebracht.*

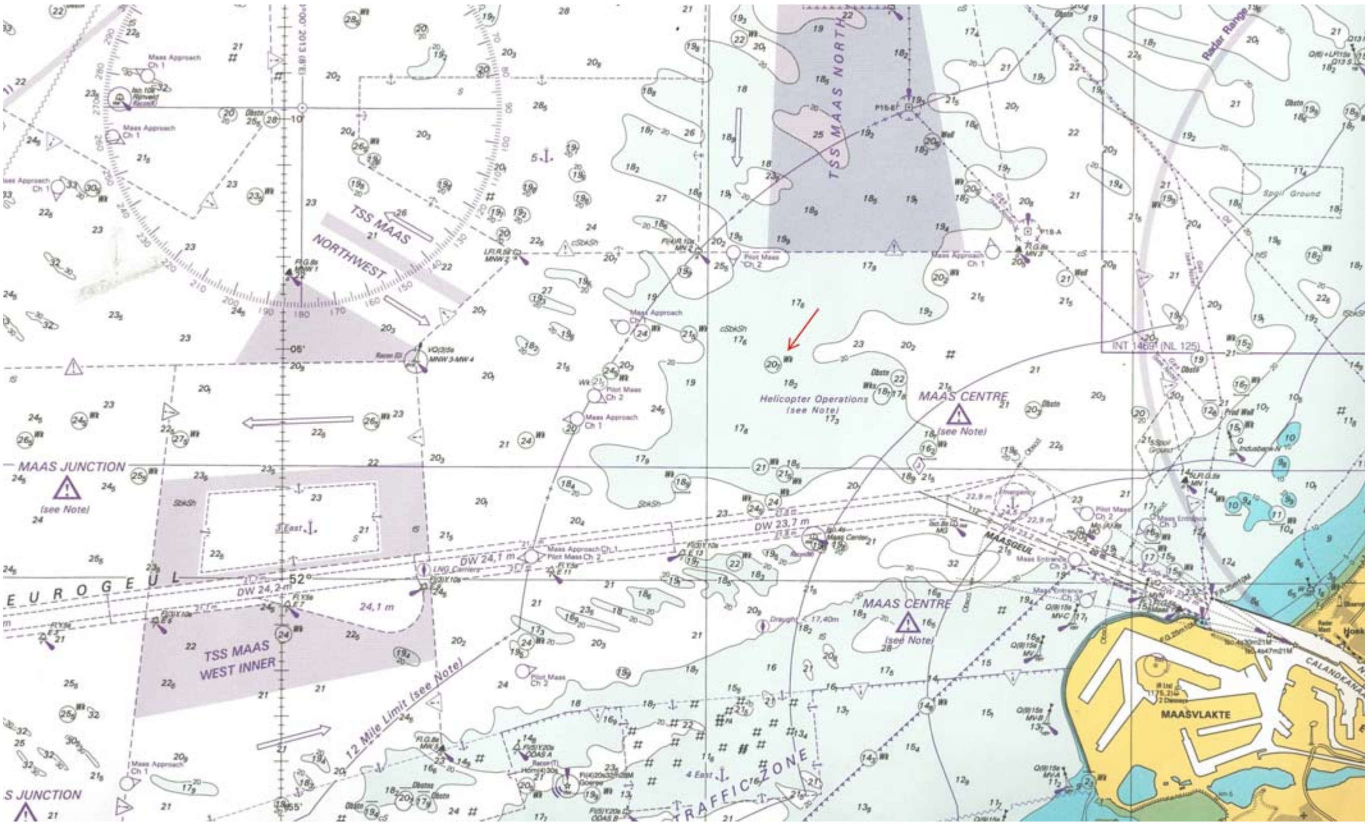


Een sonarafbeelding van het wrak Necton (RWS)

*De 350 ton metende kustvaarder, het enige schip van de reder J. Hesseling in Groningen, zond reeds om half vier vannacht de eerste noodsignalen uit. De gezagvoerder meldde toen dat zijn in 1956 gebouwde schip, dat met een lading graan onderweg was van Norwich naar Rotterdam, zwaar slagzij maakte over stuurboord en dat de situatie van het zinkende schip steeds erger werd.*

*Via rubberboot in veiligheid*
*Uit Hoek van Holland vertrokken daarop de sleepboten "Gele Zee" en "Schouwenbank" en de reddingsboot "President Jan Lels", die overigens geen assistentie behoefde te verlenen. De zes bemanningsleden: matroos Anno van Tongeren (18) uit Groningen, kok Metske Steensma (45) uit Leeuwarden, matroos Daniël Charité (21) uit Den Haag, matroos Gerard Kramer (15) uit Rotterdam, stuurman Jan v.d. Ham (29) uit Katwijk en machinist Cees Kloots (26) uit Katwijk, hadden zich toen reeds in een rubberboot begeven en werden enige tijd later door de Engelse kustvaarder "Lady Sonia" aan boord genomen.*
*De zevende man, kapitein Korver, bleef aan boord tot de "Gele Zee" omstreeks half vijf de snel zinkende "Necton" bereikte; toen stapte hij over op de loodsboot "Procyon". Een half uur later kwam de sleepverbinding tot stand, maar toen was het eigenlijk al wel duidelijk dat de kustvaarder niet meer re redden was.*

*Tros gekapt*
*Twee mijl sleepte de "Gele Zee" de "Necton" nog, maar toen maakte de coaster zo zwaar slagzij dat de tros moest worden gekapt. Zelfs kon het schip niet meer op het strand gezet worden; de "Necton" zonk in het zicht van de haven. Een bergingsvaartuig plaatste onmiddellijk een boei boven de plaats, waar de Groninger kustvaarder onderging. Over de oorzaak van de ramp verkeert men nog in het onzekere. Het schip was nog maar kort geleden op de werf geweest en het leek niet waarschijnlijk, dat de lading was gaan schuiven. Het vermoeden bestaat echter, dat de "Necton" die enkele dagen ingevroren heeft gezeten bij Norwich, is lek gestoten op het ijs in de rivier tijdens het uitvaren. Een ijsbreker had een vaargeul gemaakt op de rivier.*




*De Noordzee op zeekaart 1630 van 2014 voor Hoek van Holland (met de nieuwe Maasvlakte 2). De evenwijdige paarse lijnen geven de Eurogeul en de Maasgeul aan waar diepstekende schepen naar Rotterdam varen. De paarse pijlen geven de scheepvaartroutes aan. In het Maas Centre gebied ligt het wrak van de Necton op een diepte van 20.7 m bij de rode pijl (EC)*

*Gebarentaal*

*Even kwart over negen kwam de "Lady Sonia" met de zes geredde bemanningsleden aan boord uit de zilveren spiegel van de ijsschotsschuivende Nieuwe Maas opzetten om aan de Parkkade te Rotterdam te meren. Daar wachtte al kapitein Korver, die snel van de Hoek naar Rotterdam was gekomen voor het weerzien met zijn bemanning, die hij eerder van boord had laten gaan.*

*Het eerste contact was een gebarentaal: vragende bewegingen op de "Lady Sonia", een naar de bodem van het water wijzende hand ten antwoord. Met hun "Necton" was het afgelopen. "Mijn kassie......" Het eerste wat matroos Anno van Tongeren uit Groningen over de reling schreeuwde was: 'Hoe is het met mijn kassie....'.*

*Kapitein Korver maakte zijn koffer open en daarin zat, behalve de broek van zijn zondagse pak, een draagbaar transistor-radiootje, dat vrijwel nooit van Anno's zijde was geweken. Hij sleepte het overal mee naar toe en het had een vaste plaats op de brug. Het was het enige wat van het gezonken schip kon worden meegenomen. De matroos was er als een kind zo blij mee.*

*Uit kooi gehaald*

*Voor Metske Steensma was het wel een heel ongelukkige reis. Hij was een paar dagen geleden met de Harwich boot overgestoken en amper twee dagen aan boord van de "Necton". Door dat hij altijd overdag werkt, behoeft hij geen wacht te lopen. Toen hij tegen half drie werd gepord omdat het hachelijk begon te worden, bromde hij maar wat en sliep door. Hij had zo iets wel meer meegemaakt en het was altijd best afgelopen. Wat kon er op dit zes jaar jonge schip en bij deze kalme zee aan de hand zijn? Een half uur later haalden ze hem uit de kooi en even later moest hij in de dinghy.*

*Alles kwijt*

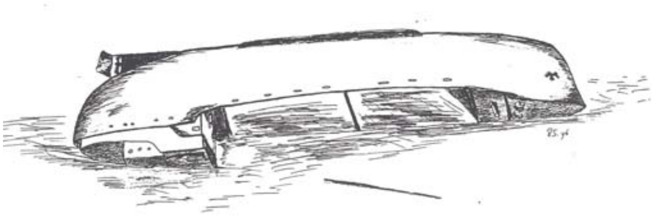
*"Het is wonderlijk hoe kalm je in zo'n situatie blijft" zegt de Hagenaar Charité. Van enige paniek is geen sprake geweest. Je ondergaat dat eigenlijk vreemd: Je vaart met twee handen voor je baas, op een gegeven moment merk je dat je met één voor de baas en één voor je zelf werkt.*

*In de dinghy is het allemaal voor jezelf zorgen. We hebben nog een minuut of twintig nodig gehad om aan boord van de "Lady Sonia" te komen. De mannen zijn alles kwijt. "Ik heb er nu wel 500,- gulden voor over als ik mijn portefeuille met foto's en zo terug zou hebben.*

*Dat is onvervangbaar. Het verhaal van allen is hetzelfde. Na zoveel uren pas begint het steeds meer tot hen door te dringen wat er is gebeurd. "Nog best afgelopen" zeggen ze. En "Wie zorgt er nu voor kleren en schoenen, we kunnen zo niet naar huis...." "Ik ben blij dat de jongens veilig zijn". Jonge Kapitein (29) van Necton was ijzig kalm tijdens de ramp. "Ik ben blij dat de jongens in veiligheid zijn. Dat was m'n grootste zorg. Ik ben alleen aan boord achtergebleven, omdat ik dacht, dat ik mijn schip nog wel kon binnenbrengen. Maar later kreeg ik het voorgevoel........ het lukt niet. Toen ben ik van boord gegaan.... de slagzij nam snel toe". En op mijn handkoffer wijzend: "Mijn zondags pak heb ik willen meenemen, maar ik ben tot de ontdekking gekomen, dat ik het jasje aan boord heb gelaten. En geen gelegenheid om terug te gaan, natuurlijk." Hij zegt het laconiek, de jonge gezagvoerder van de Groninger kustvaarder "Necton", de 29 jarige Willem Korver uit Alkmaar, getrouwd en vader van twee kinderen. Een uur geleden heeft hij zijn schip verspeeld.*

*Beangstigend snel*

*In de laatste uren van de na-nacht heeft zich het kleine drama voltrokken en een zo beangstigend snel tempo,*



Tekening van het wrak Necton op de zeebodem, getekend door René Simons (boek Van deur tot deur over zee, Barend van Lange)

*dat van den beginne af het lot van de kustvaarder al bezegeld was. "Zonder enige aanwijsbare oorzaak begon mijn schip plotseling slagzij over stuurboord te maken", vertelde kapitein Korver vanmorgen, toen de loodsboot "Procyon" hem in Hoek van Holland aan wal had gebracht. "Het is me nog een raadsel hoe dat kon.*
*Mijn schip was goed beladen, volgens de voorschriften. We hadden graanschotten in het ruim aangebracht en boven op de lading hadden we gerst in zakken gelegd. Die slagzij nam direct zo snel toe, dat het water aan stuurboordkant spoedig tot het z.g. potdeksel stond. M'n machinist is toen dadelijk begonnen met het overpompen van water in de tanks maar dat hielp niet. Ik zag het somber in en riep Scheveningen Radio op om daar te vertellen wat er aan de hand was. Ik vroeg om een sleepboot en een reddingboot. Achteruit zag ik lichten van een kleine kustvaarder, die later de Engelse coaster "Lady Sonia" bleek te zijn. Als er wat zou gebeuren, was er dus redding in de buurt". Hij vertelt 't verhaal in alle gemoedsrust, of wat hij de laatste uren meemaakte en eindigde in de ondergang van zijn schip, hem niet raakt. Maar het is schijn. Want de wijze waarop hij een sigaret rookt, verraadt dat hij zijn emoties met alle kracht onderdrukt. Hij is van den beginne af de kalmte in eigen persoon geweest. Dat hebben ze in de Hoek over de radio gehoord. En hij is het ook nu.*

*In dinghy gestapt*
*"Ik zag al gauw in dat het erom zou gaan spannen", vervolgt hij. "'t Zal half vier zijn geweest toen ik het beter vond dat m'n jongens van boord gingen. Ik heb met licht naar de "Lady Sonia" geseind, dat ik m'n bemanning liever niet meer aan boord had. Als er wat zou gebeuren, zouden zij niet het slachtoffer worden. Het scheepje probeerde langszij te komen maar dat was, ondanks de kalme zee toch te riskant. De jongens zijn toen in de overboord gezette dinghy gestapt en hebben zich naar de "Lady Sonia" laten drijven. Daar zijn ze gebleven". Zag dat 't misliep.*
*"De slagzij nam met de minuut toe", vertelt hij. "Ik was aan het roer gaan staan en kon intussen ook het radiocontact onderhouden. Ik had de machinist gevraagd de gasolietank op te pompen om voldoende brandstof te hebben als ik mijn schip eens op eigen kracht zou moeten binnenbrengen. Maar ik zag al gauw in dat het misliep. De zee spoelde al over het luikhoofd aan stuurboord. Er was geen houden aan. Ik heb toen aan de loodsboot gevraagd me af te halen. Ze kwamen direct met de motorvlet. In de tijd dat die langszij lag -dat zal ongeveer tien minuten zijn geweest- was de "Necton" steeds meer over stuurboord gaan liggen. Ik ben naar de machinekamer gegaan om de motor stop te zetten, dat heb ik van m'n grote leermeester, de bekende Piet Schipper geleerd, pakte snel een koffer vol spullen bij elkaar en verliet mijn schip. Kort tevoren had ik in mijn reserve-slaaphut gezien, dat zout water uit de pijpleiding van de wasbak kwam. Hoe dat kon, snap ik nog niet. Water heeft het schip niet binnengekregen.*
*De aangezette pompen gaven in elk geval niets. Ik heb de ondergang van mijn schip niet gezien", zegt hij nog rustig. "Ik had er niet de minste hoop op dat ze de Waterweg zouden halen. Het is achter me gebeurd, want de loodsboot moest loodsen gaan halen in de Hoek en was de sleep dus vooruit gevaren. Over de radio hoorde ik om 7 uur dat m'n schip naar de kelder was".*

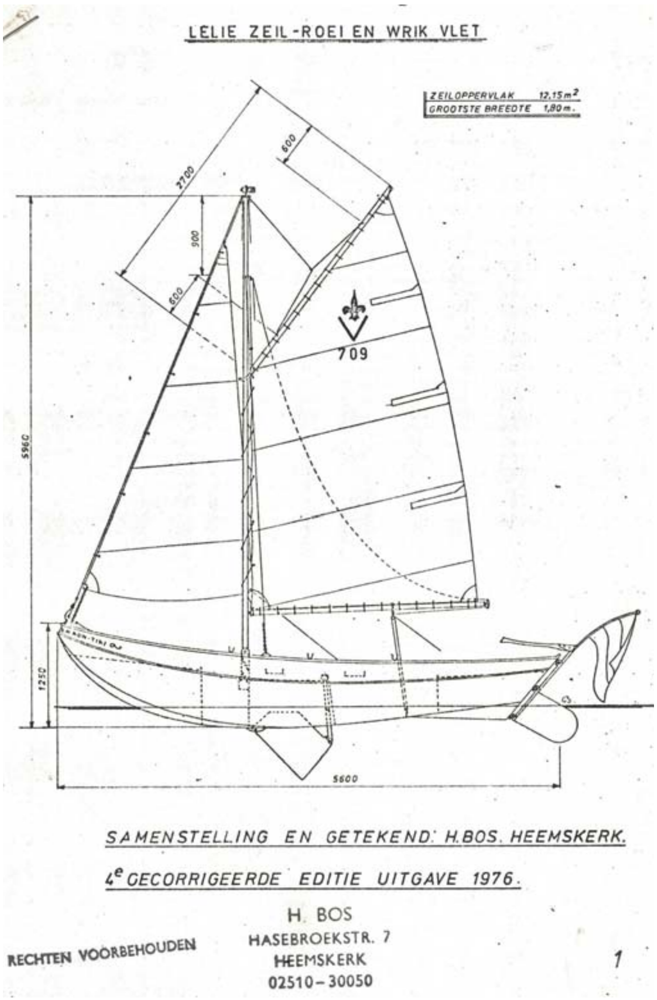
Een stukje tekst over het wrak Necton uit het boek Van deur tot deur over zee van Barend van Lange:

*De Necton staat keurig genoteerd in het wrakkenregister van het Nederlands deel van het continentale plat en de Westerschelde, een uitgave van de Dienst der Hydrografie in Den Haag. De positie van het wrak in blok P18 is 52'04'45"N - 03'47'24"O. Ten opzichte van de GLLWS staat er 17 meter water boven het wrak.*

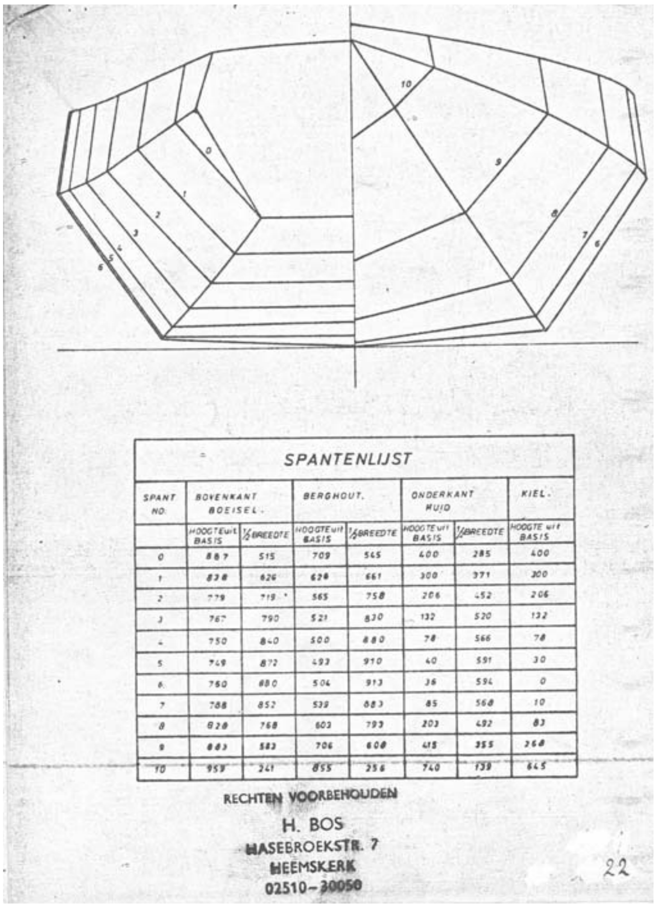
*Liggen ze niet te diep en gunstig ten opzichte van de wal, dan krijgen ze soms nog wel eens bezoek.*
*Dat overkomt sinds een paar jaar de Necton van Jurrie Hesseling. Het wrak is een aantal jaren geleden 'ontdekt' door leden van de duikschool Get Wet in Den Haag.*
*Dat was op zich niet zo moeilijk. De Necton staat namelijk keurig genoteerd in het Wrakkenregister van het Nederlandse deel van het continentale plat en de Westerschelde, een uitgave van de Dienst der Hydrografie in Den Haag. De indeling van het register is gemaakt aan de hand van de blokindeling van het continentaal plat. Sinds het wrak de aandacht trekt van de sportduikers is de Tilburger René Simons al heel wat keertjes afgedaald.*
*Hij beschouwt de Necton dan ook een beetje als 'zijn wrak'. 'Het schip is prachtig begroeid. Het is ook een relatief veilig object om op te duiken. Er zitten nauwelijks afgebroken vislijnen en netten aan. De Necton ligt op haar stuurboordszij en voor de helft in het zand. De masten, de laadbomen en de stuurhut zijn verdwenen.*
*Het bakboordsanker zit echter nog in de kluis. Als je de Necton vergelijkt met andere wrakken, die ongeveer net zo lang in het water liggen, dan kun je nu nog zien dat het een goed gebouwd schip was. De conditie is gewoon perfect. Kijk, in de Noordzee liggen veel wrakken die mooier zijn, maar de Necton is werkelijk iets aparts. Daar zou elke sportduiker een keer op moeten duiken!'. Wat in havens of op zee nauwelijks meer mogelijk is, het in alle rust genieten van een van die talloze schepen van de oude kustvaart met die magische grens van 500 brt, lukt dus onder water wel. Ongewild is een van de telgen uit 'een roemrucht geslacht' als duikobject aan een nieuw leven begonnen.*



**DE LELIEVLET**




De standaard Lelievlet getekend door Henk Bos op 24 oktober 1976 (EC)



SPANTENLIJST

| SPANT NO. | BOVENKANT BOEISEL. | | BERGHOUT. | | ONDERKANT HUID | | KIEL. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | HOOGTE uit BASIS | ½ BREEDTE | HOOGTE uit BASIS | ½ BREEDTE | HOOGTE uit BASIS | ½ BREEDTE | HOOGTE uit BASIS |
| 0 | 887 | 515 | 709 | 545 | 400 | 285 | 400 |
| 1 | 838 | 626 | 628 | 661 | 300 | 371 | 300 |
| 2 | 779 | 719 | 565 | 758 | 206 | 452 | 206 |
| 3 | 767 | 790 | 521 | 830 | 132 | 520 | 132 |
| 4 | 750 | 840 | 500 | 880 | 78 | 566 | 78 |
| 5 | 749 | 872 | 493 | 910 | 40 | 591 | 30 |
| 6 | 760 | 880 | 504 | 913 | 36 | 594 | 0 |
| 7 | 788 | 852 | 539 | 883 | 85 | 568 | 10 |
| 8 | 828 | 768 | 603 | 793 | 203 | 492 | 83 |
| 9 | 883 | 583 | 706 | 608 | 415 | 355 | 268 |
| 10 | 959 | 241 | 855 | 256 | 740 | 139 | 645 |

RECHTEN VOORBEHOUDEN
H. BOS
HASEBROEKSTR. 7
HEEMSKERK
02510-30050

22

Het spantenraam en de spantenlijst van de Lelievlet (EC)

De Lelievlet is het meest gebruikte type zeilboot bij de waterscouting. Inmiddels zijn er meer dan 1500 van.
Toen de eerste Lelievletten kwamen, was er nog geen sprake van een standaardschip en nog geen tekeningen, etc. Kortom als je zelf een Lelievlet wilde bouwen dan moest je eerst flink aan de slag. Vele Lelievletten zijn door Henk Bos opgemeten en samen met de vaareigenschappen is daar een standaard Lelievlet uit voort gekomen. Vrijwel alles van de Lelievlet is door Henk Bos op papier gesteld en verspreidt zodat het een standaard type zeilboot kon worden. Zo kon je letterlijk alle onderdelen zelf maken. We hebben thuis regelmatig allerlei onderdelen in honderdvoud gemaakt zoals schootringen. Later is dit nog aangevuld met leuke extra’s, met de boekjes Tips in sche(r)ts. Dat ook iedere Lelievlet gekeurd werd voordat het een zeilnummer kreeg, is ook te danken aan Henk Bos. Zo mocht een eigenbouw maar ook een bouw van een commerciële werf niet teveel afwijken van de standaard.

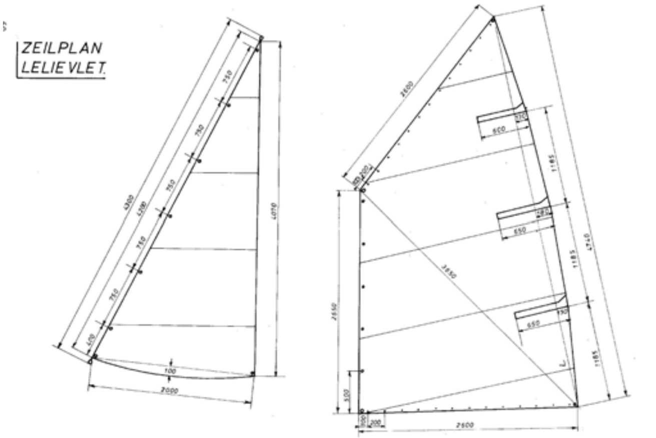
Hieronder de geschiedenis van de Lelievlet zoals door Henk Bos zelf opgeschreven.

*Na de 2e wereldoorlog waren er geen geschikte schepen voor de zeeverkenners. Er werd dan ook gevaren met alles wat te verkrijgen en betaalbaar was. Het grote probleem was dat deze schepen ongeschikt waren voor het doel; relatief gauw beschadigd, zeer arbeidsintensief (hout) en kostbare reparaties. Wedstrijdvaren was door de diversiteit niet goed mogelijk.*
*De initiatiefnemer van de bouw van de Lelievlet was schipper Stokman, leider van een Zeeverkenners groep uit Breda. Bij de beroepsschippers in Zeeland had hij een vletje gezien wat (in een iets grotere uitvoering) best geschikt leek. Deze vletjes werden door Teunis Beenhakker in Kinderdijk gebouwd.*
*De voorloper van de vlet is eigenlijk een zg. vleugbootje, bestemd voor de Zeeuwse vissers. Hieruit is in 1945 voor een beroepsschipper het 1e vletje gebouwd die in verband met de prijs, eenvoudig van constructie moest zijn.*
*Ze werden iets dieper dan de vleugbootjes en van luchtkasten voorzien.*

*Op verzoek van de RP werd in 1947 begonnen met het nummeren van de schepen. Het nummer kwam op het voorschot aan bakboord ter hoogte van het dek.*



Lelievletten tijdens het Nationaal Waterkamp 1985 (EC)




*Òok alle maten van de zeilen van de Lelievlet zijn vastgelegd zodanig dat je ze zelf zou kunnen maken (EC)*

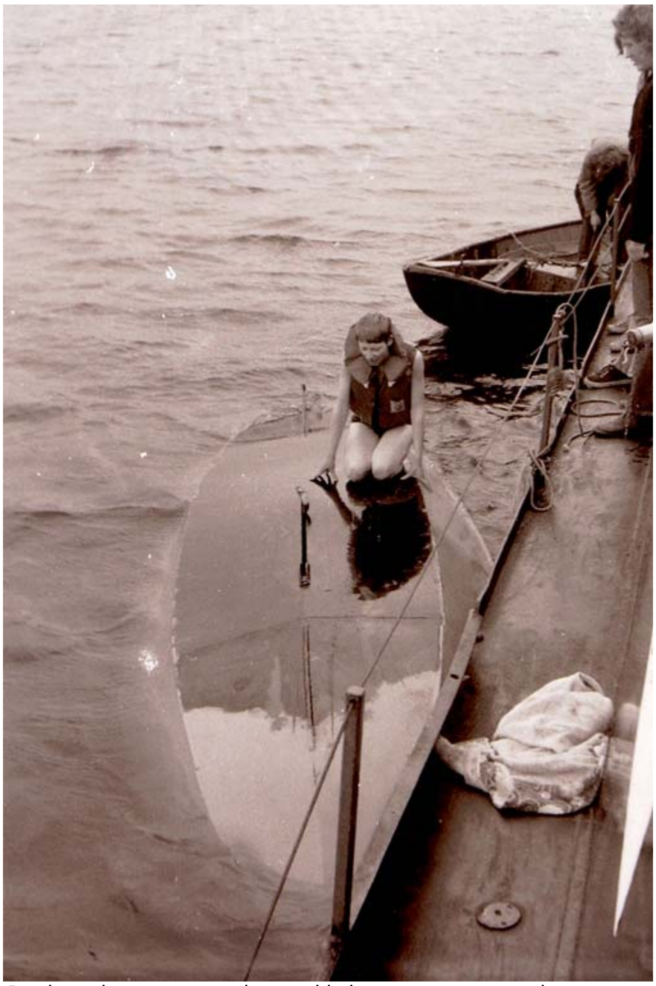
*De gemaakte vletjes werden nageteld en zodoende werd begonnen met nummer 104. In 1956 kwam schipper Stokman bij de fa. Beenhakker met het verzoek om 2 proefboten te bouwen waarvan 1 voor eigen rekening. Deze boten moesten aan de volgende criteria voldoen:*
*· in de eerste plaats een roeiboot met ruimte voor 5 à 6 personen;*
*· een mogelijkheid tot wrikken;*
*· eenvoudig zeilen moet mogelijk zijn.*

*De 2 proefschepen werden gebouwd in de lengte 4.80 en 5.60 meter, met gelijke zwaardkasten en met het zelfde tuigage van 12 m2. De zwaardkasten waren gelijk met een grote schuine kant. De masten (sparretjes) waren met beugeltjes aan het voorschot bevestigd.*

*Opmerkelijk is wel de opmerking van schipper Stokman aan Beenhakker: Als het een jeugdboot wordt, dan worden het er misschien wel 25 (in 1987 ruim 1200). Het model van 5.60 meter liep beter dan het model van 4.80 meter zodat voor 5.60 meter werd gekozen. In eerste instantie werd er door de NPV afwijzend op gereageerd. In 1958 of '59 werd er door schipper Koopman uit Dordrecht wel wat in gezien en deze kocht er een voor eigen rekening om gebruikt te worden in een NPV groep. Sommige oudere vletten hebben geen bouwnummer. In juni 1986 was de telling van het aantal door Beenhakker gebouwde schepen opgelopen tot 8784. Momenteel wordt de fa. Beenhakker voortgezet door*

*Drie van de zelf gebouwde Lelievletten, met zeilnummers 709, 710 en 711 aan het zeilen ergens begin jaren 70 (Peter van den Bosch, oud lid Thor Heyerdaalgroep Heemskerk)*



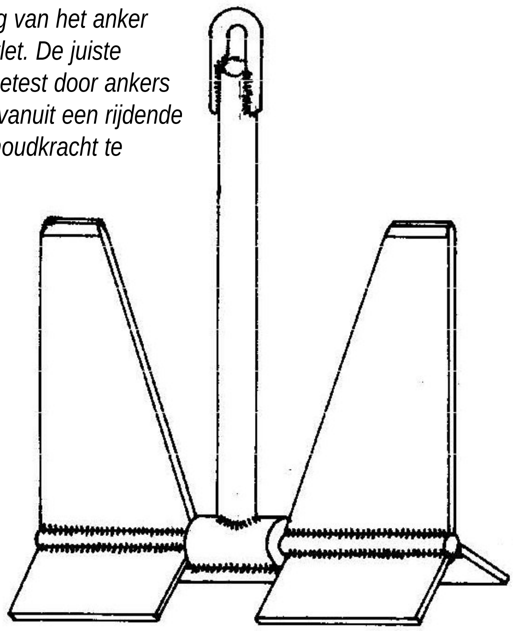



*Deel van het waterscouting spel is leren omgaan met de (on)mogelijkheden van de Lelievlet (Peter van den Bosch)*

*Jacob Beenhakker en zoon Theo.*

*Door Bert Nagelkerke en Henk Bos werd in 1969 de Thor Heyerdaal zeeverkennersgroep in Heemskerk opgericht en door het ontbreken van voldoende financiën werd besloten tot zelfbouw van de Lelievlet over te gaan. Landelijk waren er geen tekeningen beschikbaar, zodat de gegevens bij de bestaande vletten moest worden verzameld. In 1970 werd begonnen met het opmeten van ongeveer 100 vletten om de gemiddelde afmetingen vast te kunnen stellen.*

*Bouwtekening van het anker van de Lelievlet. De juiste hoeken zijn getest door ankers uit te gooien vanuit een rijdende Eend en de houdkracht te meten (EC)*






*Een van de zelf gebouwde Lelievletten wordt tentoon gesteld voor het oude pand van Scouting Nederland (EC)*

*Aan de hand van de verkregen meetgegevens zijn er tekeningen gemaakt en werd een serie van 6 vletten gerealiseerd met de frequentie van 1 casco in de 3 weken. Vanwege de vele blijken van interesse voor de gegevens en de tekeningen, is op initiatief van schipper Jaap Everts, door de Landelijke Admiraliteit besloten de gegevens gebundeld op te nemen in het Blauwe Vademecum.*

*Henk Bos*

| | |
|---|---|
| Zeilteken | Franse Lelie met daaronder een V en een registratienummer |
| Lengte | 5.60 m |
| Breedte | 1.80 m |
| Gewicht | 800 kg |
| Zeiloppervlak | 12,25 m2 |
| Grootzeil | 8,25 m2 |
| Fok | 4 m2 |

*In 1970 is begonnen zo'n 100 vletten op te meten, waarvan een gemiddelde is berekend. Henk Bos, als lid van de LNTC, tekende alle onderdelen op in het vlettenboek. Hij stelde een beschrijving op om de vlet zelf te kunnen bouwen. Met medewerking van jachtwerf Conavroegh BV in Geldemalsen konden de uitslagen worden vermeld.*

*In 1987 tijdens de Sneekweek is de Lelievlet uitgeroepen tot "Boot van het Jaar". Vlet nr 1200 was als zodanig aangewezen .*



Voorwoord april 1977.

Voor U ligt nu de 1e druk van het 8e deel van het Blauwe Vademecum. Het is een bundeling van alle ons bekende gegevens over de (zelf)bouw van de Lelievlet.

Begonnen werd in 1970 met het meten van ongeveer 100 vletten. Hieruit werd een gemiddelde vastgesteld. Aan de hand van de meetgegevens zijn er tekeningen gemaakt welke in de loop der jaren zijn gebruikt voor de offerte's en voor nieuwbouw in diverse groepen.

Door de welwillende medewerking van de jachtwerf Conavroegh in Geldermalsen kunnen we hierin de door hun gebruikte uitslagen vermelden.

Vanwege de vele blijken van interesse voor gegevens en tekeningen is door de Landelijke Admiraliteit besloten, dit werkje op te nemen in het Blauwe Vademecum.

In deze 5e editie van "het Vlettenboek" zijn de laatste detail-wijzigingen verwerkt en is deze uitgave aangepast aan de vletten van 1977.

Volmaakt is dit werkje niet. Daarom wil ik U bij deze vragen, om opmerkingen, aanmerkingen, enz. aan mij te willen doorspelen zodat een volgende editie beter en completer zal zijn.

Gestreefd is om ook de geinteresseerde niet-zelfbouwer allerlei details en suggesties toe te spelen, die tot verbetering van bestaande schepen kunnen leiden.

Henk Bos
Landelijk Nautische
Technische Commissie

*Voorwoord van het Vademecum voor het Waterwerk deel Lelievlet uit 1977, gemaakt op de typemachine (EC)*

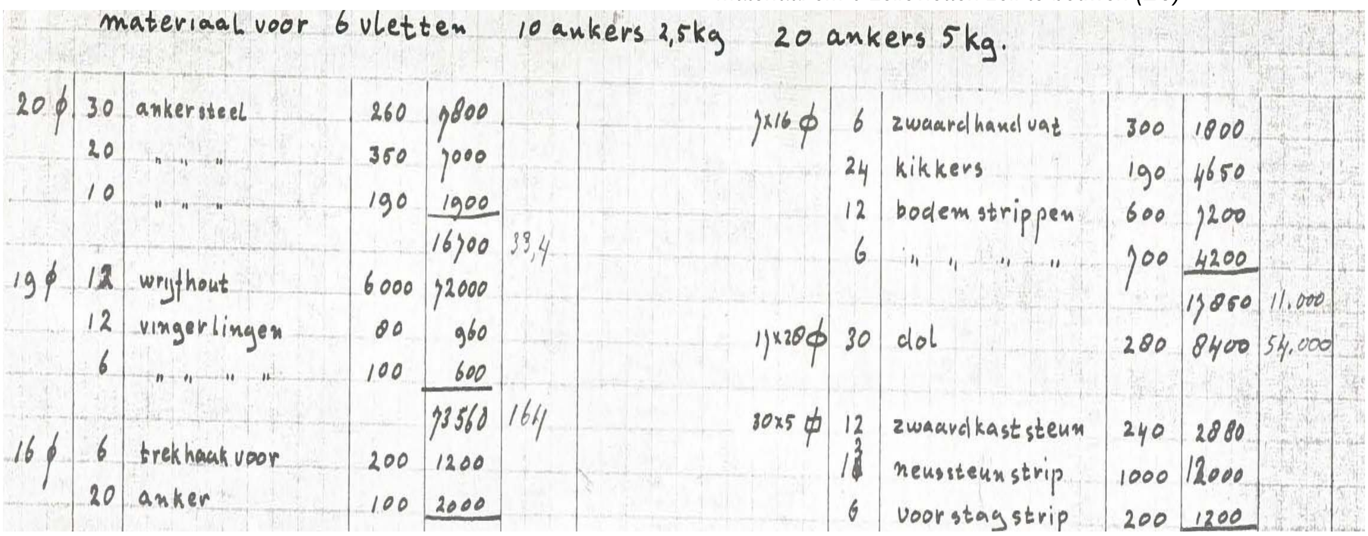
*Vlet 1200 is eigendom van groep "Greate Pier" uit Sneek.*

*In de negentiger jaren is begonnen met het digitaliseren van de bouwtekening. De eerste aanzet werd door de HTS in Haarlem opgesteld. Bas van der Ven coördineerde deze activiteit. Opnieuw verleende jachtwerf Conavroegh zijn medewerking om de digitale tekening te verbeteren. De eerste vijf jaar leverde Conavroegh, samen met botenbouwer Tukker bouwpakketten. De tekening is sinds 2008 via de Scouting Nederland internetsite te downloaden, zodat een groep zonodig een eigen relatie kan inschakelen. Alleen met een gespecialiseerd tekenprogramrna kan er mee gewerkt worden.*

*Het voordeel is wel dat er nu door zo'n gespecialiseerd staalbedrijf een bouwpakket kan worden uitgesneden. Voor het in elkaar zetten van zo'n bouwpakket is een werkbeschrijving opgesteld.*

*Hermien Bos*
*Oud voorzitter LNTC (geen familie)*

*Onder: een klein deel van het totale overzicht van benodigd materiaal om 6 Lelievletten zelf te bouwen (EC)*



materiaal voor 6 vletten 10 ankers 2,5kg 20 ankers 5kg.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 20 ⌀ | 30 | ankersteel | 260 | 7800 | |
| | 20 | " " " | 350 | 7000 | |
| | 10 | " " " | 190 | 1900 | |
| | | | | 16700 | 33,4 |
| 19 ⌀ | 12 | wrijfhout | 6000 | 72000 | |
| | 12 | vingerlingen | 80 | 960 | |
| | 6 | " " " " | 100 | 600 | |
| | | | | 73560 | 164 |
| 16 ⌀ | 6 | trekhaak voor | 200 | 1200 | |
| | 20 | anker | 100 | 2000 | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 7x16 ⌀ | 6 | zwaardhandvat | 300 | 1800 | |
| | 24 | kikkers | 190 | 4650 | |
| | 12 | bodemstrippen | 600 | 7200 | |
| | 6 | " " " " | 700 | 4200 | |
| | | | | 17850 | 11.000 |
| 17x20 ⌀ | 30 | dol | 280 | 8400 | 54.000 |
| 30x5 ⌀ | 12 | zwaardkaststeun | 240 | 2880 | |
| | 13 | neussteunstrip | 1000 | 12000 | |
| | 6 | voorstagstrip | 200 | 1200 | |


Een van de zelf gebouwde Lelievletten wordt tentoon gesteld voor het oude pand van Scouting Nederland (EC)

*De "Lelievlet", standaard boot van Scouting Nederland*

*Ze varen op alle wateren in Nederland… Lelievletten. Bemenst door jongens 'en meisjes', zeeverkenners van watergroepen van Scouting Nederland, die er samen op uit gaan. Om roeien, wrikken en zeilen te leren of tochten te maken. Onderlinge wedstrijden te houden of gewoon voor het plezier mee te varen. Het is dé standaard boot van Scouting Nederland.*

*Bijna 2000 Lelievletten varen er in Nederland maar ook daarbuiten, in België, Oostenrijk, Ierland, Griekenland, Tsjechië. Ja, het is een boot die internationaal geroemd wordt om het feit dat de jongens en meisjes er zelfstandig, veilig mee kunnen varen. Met de Lelievlet hoef je niet stil te blijven liggen. Met de vlet kan je roeien, wrikken en zeilen of met een buitenboordmotor er op uit trekken.*
*Heerlijk toch, al spelende leren varen.*

*Hoe dat zo gekomen is? In 1945 ontwierp Tinus Beenakker in Kinderdijk een bijboot voor binnenvaartschippers, op basis van een Zeeuws vleugbootje. Een vletje waarmee de schipper naar de wal konden roeien of wrikken. Het bootje werd zeer geliefd, want het was sterk en makkelijk te slepen. Schipper Stockmann uit Breda liet in 1955 deze "Beenakkervlet" aanpassen om er ook mee te kunnen zeilen. Hiervoor werd de boot vergroot tot 5.60 meter; groot genoeg voor een bak van minstens 6 jongens en meisjes.Verder werd er een mast en een midzwaard aangebracht. De stalen boot werd sloepgetuigd, dat wil zeggen dat het grootzeil een giek en gaffel heeft.*
*Het zeiloppervlakte werd 12,25 m2. Op het zeil werd de Franse lelie met een V daaronder als zeilteken gezet; daaronder staat een registratienummer. Om de boot onzinkbaar te maken werden zowel onder het voor- als achterdek luchtkasten aangebracht. Al snel voeren er enkele honderden Lelievletten in Nederland.*

*Het oude model is in principe al die jaren gehandhaafd, maar wel zijn er regelmatig wat aanpassingen aan het oude ontwerp gedaan. Zo is bijvoorbeeld om de zeilcapaciteiten te verbeteren in de tachtiger jaren de boeg wat scherper gemaakt. Om met gehandicapte jongeren te kunnen varen werd één speciale vlet gebouwd, voor de Beatrixgroep in Roermond. Er moest ruimte voor een rolstoel komen.*
*De bodem werd een luchtkast en het achterdek heeft plaats moeten maken voor een bank. Langs de boorden bracht men rugsteunen aan. Deze Lelievlet-speciaal bleef vaartechnisch identiek aan de gewone zeilvletten.*

*Een grote eer viel de Lelievlet en Scouting Nederland te beurt in 1987. Tijdens de Sneekweek werd de 1200ste Lelievlet door de Stichting Sneek Promotion uitgeroepen tot "Boot van het Jaar". De groep uit Sneek "Greate Pier" bezit deze Lelievlet en noemde de vlet "Zeerob". In het landelijk Waterscoutcentrum Harderhaven hangt nog altijd de speciale wimpel die ter gelegenheid van dit feit is uitgereikt.*

*Er worden door Scouting Nederland jaarlijks afspraken gemaakt met vaste leveranciers voor levering van het casco, het houtwerk en de zeilen. Vanwege de toch wel steeds hoger wordende bouwkosten zochten vele scoutinggroepen naar mogelijkheden om een stalen vlet zelf te bouwen of te laten bouwen. Hiervoor werd in de tachtiger jaren een boekwerkje uitgebracht waarin alle onderdelen van het casco van de vlet stonden uitgetekend.*

*Zo'n 100 vletten zijn hiervoor nagemeten. Op vele technische scholen zijn vletten gebouwd, of bij speciale leer-bouwprojecten of door handige vrijwilligers.*
*Het gevolg was dat er toch wel veel verschillen tussen de afgeleverde vletten ontstonden. Dat kwam het best tot uiting bij zeilwedstrijden. De vletten werden wel nagemeten, maar ja, al die millimeters verschil konden toch de snelheid beïnvloeden. Het heeft een aantal jaren gevergd voordat het lukte om een nieuwe standaard, digitale tekening van de vlet te maken. De HTS in Haarlem maakte een eerste digitale tekening, deze is uiteindelijk door Conavroegh in Geldermalsen verfijnd. Nu is het mogelijk een standaard bouwpakket te kopen en deze zelf, of met hulp van bijvoorbeeld een beroepsopleiding, in vrij korte tijd in elkaar te lassen.*

*De laatste jaren is met hulp van Nederland Maritiem Land zowel in Amsterdam, als Rotterdam een samenwerkings-project van start gegaan, waarbij de bouwpakketten door leerlingen van verschillende scholen in elkaar werden gelast en geschilderd. De leerlingen kregen daarna van een daarvoor geselecteerde zeeverkennersgroep les in roeien en zeilen.*

*Tijdens een watersport manifestatie, zoals Sail Amsterdam of de Havendagen in Rotterdam zijn de nieuwe vletten gepresenteerd en ging men gezamenlijk varen. De vletten zijn aan de zeeverkennersgroepen overgedragen. Zo zijn er de laatste jaren bijna 25 gesponsorde vletten in het bezit van zeeverkennersgroepen gekomen.*

*Aan het "veilig varen" is en wordt veel aandacht besteedt. Niet alleen omdat de vlet jaarlijks wordt gekeurd, maar juist ook omdat er jaarlijks vele nautische trainingen worden georganiseerd. Trainingen waar de zeeverkenners roeien, zeilen en wrikken kunnen leren en de speciale vaareigenschappen van de vlet leren kennen.*
*Scouting Nederland kent een eigen opleidingsprogramma, het zogenaamde Machtiging Bootleiding en neemt deel aan de opleidingen van het C.W.O. (Commissie Watersport Opleidingen), zodat hetgeen in scouting wordt geleerd leidt tot een erkend diploma. De opleidingen worden in eigen groepen en in regionale admiraliteiten gegeven of men gaat naar de Zeilschool van Scouting Nederland in Harderhaven.*

*Hiermee is de zeeverkenner nog niet klaar met zijn nieuwe boot: de boot moet ook onderhouden worden!*
*Bij veel zeeverkennersgroepen geldt de afspraak: wie niet werkt aan de boot zal er ook niet in varen! Dat betekent dat alle zeeverkenners de handen uit de mouwen moeten steken voor het jaarlijks onderhoud en uiteraard na iedere vaartocht. Onderhoud waarbij terdege rekening moet worden gehouden met veiligheid en het milieu.*

*Voor het in goede banen leiden heeft Landelijk nautisch technische commissie (LNTC) brochures en boekwerkjes uitgegeven, waarin wordt uitgelegd op welke wijze het onderhoud goed, economisch, en rekening houdend met het milieu kan worden uitgevoerd.*
*Alle afspraken over het varen in Scouting Nederland, opleidingen en keuringseisen zijn vastgelegd in de Nautisch Technische Richtlijnen.*

*Het is in Scouting Nederland niet zo dat alleen met de Lelievlet wordt gevaren. Voor de Lelievlet was er al een Lelieschouw in gebruik en werd er later voor de jongere zeeverkenners een Junior vlet ontworpen. De schouw was voor zeeverkenners wat zwaarder te hanteren dan de vlet. Ook het onderhoud van vooral de houten schouw vergde teveel kracht, tijd en geld. Toch varen er nog altijd een aantal groepen met deze Lelieschouwen. Met de opkomst van de Dolfijnengroepen zijn er een aantal Juniorvletten in gebruik genomen. Korte tijd is nog geëxperimenteerd met een grotere boot voor de oudere zeeverkenners,*
*te weten de Explorer (een twee-master van hout-epoxy) en een Leliejol van polyester. De stalen Lelievlet heeft echter doordat deze zo veilig en gemakkelijk is te hanteren en redelijk betaalbaar is, een vaste plaats in de meeste zeeverkennergroepen verworven. De zeeverkenners en hun "Lelievletten" zijn niet meer weg te denken van de Nederlandse wateren.*

*Voorjaar 2008 verzameld door*
*Hermien A.Bos*

Stuklijst Lelie vlet.

| | | | lengte | breedte | vierkant gewicht |
|---|---|---|---|---|---|
| plaat 3mm | 1 | bodemplaat | 3700 | 1200 | 103,89 |
| | 2 | bodempunt | 1800 | 570 | 24.- |
| | 2 | zijkant achter | 2000 | 520 | 24.33 |
| | 2 | zijkant midden | 2000 | 540 | 25.27 |
| | 2 | zijkant voor | 1800 | 520 | 21.90 |
| | 2 | zeeg achter | 2000 | 250 | 11.70 |
| | 2 | zeeg midden | 2000 | 300 | 14.04 |
| | 2 | zeeg voor | 2000 | 250 | 11.70 |
| | 1 | voordek | 1700 | 1200 | 56.16 |
| | 1 | voordekpuntje | | 220 | |
| | 1 | mangatplaat voor | 1700 | 670 | 26.65 |
| | 2 | zwaardkastwand | 1 00 | 550 | 12.87 |
| | 2 | denning steunen | 560 | 150 | 1.96 |
| | 1 | zwaardkastdeksel | | 100 | |
| | 2 | " " " " | 570 | 150 | 2.00 |
| | 2 | " " " " | 550 | 140 | 1.80 |
| | 1 | " " " " | 1090 | 130 | 3.31 |
| | 1 | " " " " | 1000 | 90 | 2.10 |
| | 1 | mangat plaat achter | 1420 | 460 | 15.28 |
| | 1 | achterdek | 1420 | 1200 | 40.53 |
| | 1 | neuspunt | 750 | 390 | 6.84 |
| | 1 | spiegel | 900 | 650 | 13.68 |
| 4mm | 2 | mangat deksel | 275 | 275 | 2,35 |
| | 2 | mastkoker zijkant | 430 | 120 | 1,61 |
| | 1 | " " " achterkant | 345 | 90 | 0,96 |
| | 1 | " " " bodem | 120 | 90 | 0,33 |
| 6,5mm | 1 | roerblad | 530 | 410 | 9,32 |
| | 1 | zwaard | 930 | 420 | 16,75 |
| | 1 | scheg | 1040 | 200 | 8,92 |
| | 1 | zwaard neus | 100 | 55 | 0,23 |
| | 2 | zwaard ogen | 185 | 40 | 0,32 |
| | 2 | anker bladen | 240 | 100 | 1,03 |
| | 2 | zwaardvulstukken | 175 | 75 | |
| 2mm | 4 | dofthouders | 330 | 60 | |
| | 1 | roerzadel | 250 | 160 | |

| | | | Lengte |
|---|---|---|---|
| | 6 | dolpen | 130 |
| 20 ϕ | 1 | anker steel | 350 |
| | 1 | " " dwarsstuk | 260 |
| 19 ϕ | 2 | wrijfhout | 6000 |
| | 2 | vingerlingen | 80 |
| | 1 | " " " | 1.00 |
| 16 ϕ | 1 | trekhaak voor | 200 |
| | 1 | anker stuit | 100 |
| | 1 | groot schootoog | 110 |
| 14 ϕ | 4 | hijshaken | 260 |
| | 2 | landvast ogen | 200 |
| 12 ϕ | 1 | ankeroog | 120 |
| | 2 | scharnier zwaard | 15 |
| | 1 | zwaard pen | 120 |
| 8 ϕ | 4 | schootogen | 86 |
| | 2 | roerborgogen | 85 |
| 10x10 ϕ | 2 | afstand stuk roeroog | 43 |
| | 1 | " " " " " | 85 |
| 30x5 ϕ | 2 | zwaardkaststeun | 240 |
| | 1 | neussteunstrip | 1000 |
| | 1 | voorstagstrip | 200 |
| 30x10 ϕ | 2 | mangat steunen | 770 |
| 38x10 ϕ | 3 | vingerlingen | 165 |
| 40x5 ϕ | 1 | zwaard hengel | 375 |
| | 2 | zwaard hengel | 385 |
| | 2 | stag ogen | 70 |
| | 1 | dek steun | 650 |
| | 1 | " " | 750 |
| | 1 | " " | 1020 |
| | 1 | " " | 1070 |
| | 1 | " " | 1240 |
| | 1 | " " | 1300 |
| | 1 | " " | 1500 |
| 85x5 ϕ | 1 | zwaard stuit | 50 |
| 100x6 ϕ | 4 | anker bladen | 55 |
| 7x16 ϕ | 1 | zwaard hand vat | 300 |
| | 4 | kikkers | 190 |

**DE LELIESCHOUW**



*Tekening van de Lelieschouw getekend door Henk Bos (EC)*

Ook de Lelieschouw bestond al toen Henk Bos alle schouwen bij Scouting opmat en er een standaard schip van maakte. De Lelieschouw had je in de smalle en de brede versie. De zeilnummers lopen niet met 1 op, maar zijn afhankelijk van de bouwserie die bij een nieuwe versie van de Lelieschouw op een nieuw tiental begon. Er zijn ongeveer 60 Lelieschouwen bekend.




*Lelieschouw nummer 30 tijdens NaWaKa 1985 (EC)*

De geschiedenis van de Lelieschouw is ook door Henk Bos zelf op schrift gesteld.

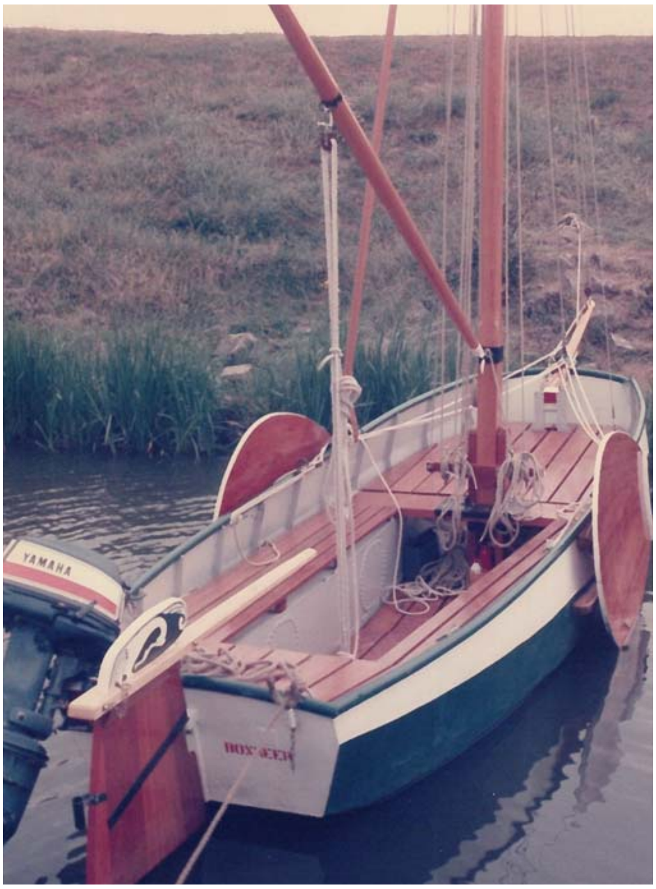
*De 1e serie van 1949 is in hout uitgevoerd bij de bekende werf van Mulder en Rijke in IJmuiden, De prijs van het casco was toen ƒ 850,-. De bruine zeilen kwamen uit De Kaag van zeilmakerij Ruiter.*

*De 2e serie kwam een jaar later uit in 1950. In verband met de prijs werd het in staal uitgevoerd. Om bij kenteren het zinken te voorkomen werden er 3 luchtkasten aangebracht. Overigens bestaat er weinig verschil in vorm en zeil-eigenschappen. De zeilen kwamen van Lammerts van Buren en het houtwerk was van de fa. Hoogenes in Haarlem.*

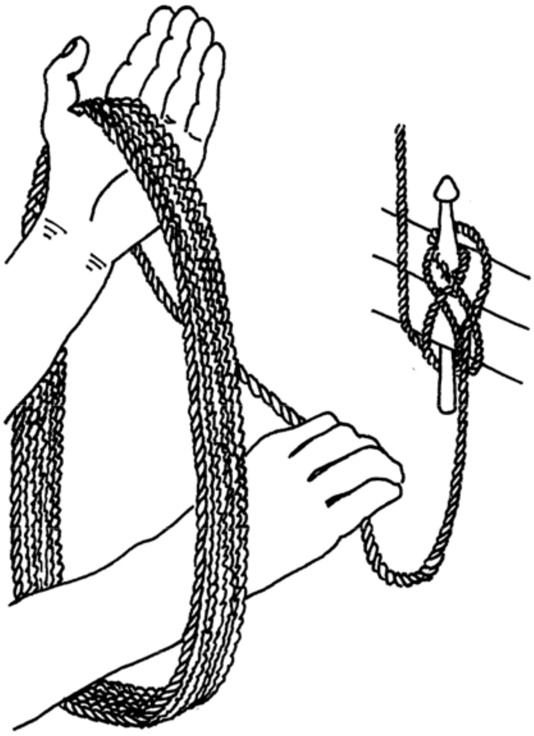
*Na deze serie was het negen jaar stil rond de schouw. Intussen kwam de Lelievlet (1958), welke eenvoudiger van constructie is en dus ook in prijs gunstiger ligt.*

*In 1959 waren er toch nog gegadigden voor een schouw te vinden en kon er een serie van 6 stuks gebouwd worden door de werf L. Oldenhaage in Lisse voor ƒ 1500,- per casco. Door de bewerkelijke bouw is er door deze firma met verlies gebouwd.*

*In 1961 is er door de toenmalige commissie waterwerk onder leiding van schipper Bart uit Haarlem nog een serie van 9 stuks geplaatst bij de fa. Zijma in Amsterdam, voor ƒ1800,-- per stuk. Ondanks het feit dat deze schepen als stopwerk gemaakt zijn is deze firma er financieel ook niet mee uitgekomen.*




*Lelieschouw tijdens NaWaKa 1985, de Lelieschouw is een veel mooier schip dan de Lelievlet gezien de grote hoeveelheid houtwerk, zijzwaarden en gaffeltuig (EC)*



*Juist belegde korvijnnagel door Henk Bos (EC)*

*16 jaar later - in het voorjaar 1977- is er weer nieuwe activiteit. Het vlettenboek is klaar (14 april) en het volgende schip wat al jaren mijn belangstelling heeft, dient zich aan. "Kun je een eenvoudig bestek opstellen" is de vraag. Het resultaat is dat 25/26 september 1977 op de Scout-In het proto-type geshowd wordt met het nummer 60.*

*Het bestek was nog een heel probleem. De schouw in de oude vorm zou onbetaalbaar duur worden.*
*De constructie moest dus sterk vereenvoudigd worden, evenwel met behoud van de eerder genoemde eigenschappen. De kuipinrichting werd sterk gewijzigd en (mijns inziens) leefbaarder gemaakt.*

*Na deze schouw werden er door de fa. Conavroegh in Geldermalsen nog acht exemplaren gebouwd. Met deze negen is een seizoen gevaren, waarna er informatie bij de groepen is ingewonnen over eigenschappen en eventuele wensen. De gegevens van deze enquête zijn verwerkt in een nieuw bestek. De schouw is in verband met de stabiliteit verbreed en terug gebracht naar de oude maat van de grote Friese zeilschouw (1,80 m).*

*De inrichting en aankleding is verfraaid; het is nu een mooi schip geworden. De nare consequentie is dat mooi gelijk is aan meer bewerkingen, wat helaas geld kost.*

*Aan de hand van dit tekeningen-pakket is er weer een model op ware grootte gebouwd. Nu door de fa. Bijsterveld te Hoogeveen. Deze schouw met het nummer 70 is gebouwd voor de Willem de Zwijgergroep te Dordrecht.*
*De proefvaart hiermee is achter de rug en was voor ons een openbaring: wat een schip!*

*De laatste correcties zijn nu aangebracht, en het is weer mogelijk een schouw te maken aan de hand van het bestek en de tekeningen.*

*Henk Bos*

**CALLAO**



*De Zeeuwse klipper Callao halverwege jaren 70 (Peter vd Bosch)*

Nadat de zeeverkenners van de Thor Heijerdahlgroep eigen Lelievletten hadden, was een eigen varend clubhuis ook een grote wens. Het werd de Zeeuwse klipper Callao van 30 meter lang. Over dit schip is niet zoveel bekend, behalve het onderstaande verhaal dat door Henk Bos zelf is opgetekend in M3 blad nummer 8 op 10 april 1990.




*De Zeeuwse klipper Callao op de werf (Peter van den Bosch)*

*Altijd al hangt het varen samen met het nemen van risico's. De laatste tijd is het veel drukker geworden op het water, de techniek is sterk vooruit gegaan en thuis hebben we nogal veel comfort. Daardoor is het verantwoord omgaan met risico's een stuk moeilijker geworden. Door de gevaren te onderkennen (ken uw vijand) is het mogelijk acties te ondernemen om de risico's te beperken.*

*Het is ergerlijk de risico's pas aan den lijve te ondervinden. Zo is het mij vergaan: Ik was indertijd (1973-74) stuurman bij de Thor Heijerdahl bij schipper Nagelkerke.*
*De zeeverkennersgroep Dr. Ariëns uit Velsen Noord had een*



*De Zeeuwse klipper Callao op de werf (Peter van den Bosch)*



Janneke Bos sleept met de Margeja de Callao van Uitgeest naar de ligplaats bij Zwaansmeer, half jaren 80 (EC)

*zomerkamp gepland in Friesland. Het probleem bij hun was: hoe komen wij het IJsselmeer over. Om een lang verhaal kort te maken: wij zouden ze met de Zeeuwse klipper Callao (30.6x5.32meter, 170 ton) naar Stavoren brengen. De klipper was uitgerust met een 150 pk Engelse Gardner motor (1700 rpm). Achter de voormalige Engelse tweedeksbus motor was via een tussenas een Büssing koppeling van 200 pk geplaatst. Deze koppeling kwam uit een tank en werd in de binnenvaart een 'varken' genoemd.*

*Op een goed moment wordt er vertrokken en de hele sleep gaat de Zaan af richting Oranje sluizen. Het Paard wordt gepasseerd en het wordt donker. De lelievletten worden langszij genomen en ieder is in een goede stemming.*
*De hele groep jongens is in het tot clublokaal verbouwde ruim bezig en vermaakt zich uitstekend. De 2 cilinder Lister type SL2 van 12 pk draait rustig en zorgt voor de 24 volts verlichting (inclusief de navigatie verlichting) middels een 70 Ampère voormalige treindynamo. De installatie is nog ongewijzigd sinds dit schip overgenomen is van Kars Ottens en nog Jacoba heette. Als buffer is er een accu batterij aanwezig van 4 accu's van 200 Ah.*

*Regelmatig wordt er naar de motoren gekeken: temperatuur en oliedruk in orde? Op een slecht moment komt de kreet (Kees Schoen): Er komt rook uit de machinekamer!!!*

*Ik naar de machinekamer. Bleek de dynamo van de Lister af gebroken te zijn en die was als motor gaan werken.*
*Hij schoot als een dolle door de machinekamer.*
*Door de vonken ervan was de olie in de bilge over een vierkante meter gaan branden. Dus eerst de Lister gestopt: de kap van de Cut-Out (soort inschakel automaat) af en de verbrande contacten losgewrikt met een schroevendraaier.*
*De dynamo stopt gelukkig met zijn gespring.*
*Intussen is het anker uitgebracht en de hoofdmotor gestopt.*
*Alle jongens zijn voorzien van een zwemvest naar het voordek gegaan en zijn gereed om in de vletten te gaan.*
*Het is net middernacht geworden.*
*We hadden in de machinekamer 2 poederblussers staan van 6 kg. De vloerluiken gelicht en de 1e brandblusser gepakt. Die doet het niet. De 2e doet het ook niet. Einde brandblussers. Wat nu? Een kreet naar Wim Specht: Mag ik een emmer water?' Wim in een vlet met een emmer, Ronald Mennist neemt hem over en in de machinekamer gaat de inhoud met een zwaai over de brandhaard.*
*Intussen is een tweede emmer gearriveerd en dan is de brand uit. Nu de hoofdmotor weer starten.*
*Jammer, de accu's zijn leeg door de als motor draaiende dynamo.*

*Nu hadden we een 2 cilinder eendemotor (Citroen AZU) in het erft staan. Via 2 V- snaren dreef deze een tegencompound Jack &Henztz Precision aircraft gelijkstroomdynamo aan. Deze kan 400 Ampère afgeven bij 30 Volt. Deze motor is met een slinger te starten en werd gebruikt om te lassen. Daar een electrode korter wordt neemt de weerstand in het lascircuit af en wordt de stroom hoger. Daardoor zal het laatste stukje van de electrode altijd roodgloeiend worden. Om dit te voorkomen hadden we 2 meter betonijzer van 8 mm spiraalvormig opgewonden en in serie opgenomen. Door de verandering van de weerstand loopt de stroom op en wordt het betonijzer heet. Door het heet worden loopt de weerstand op en wordt de stroom binnen de perken gehouden. De lasstroom werd ingesteld door in serie met de veldwikkeling een vaste weerstand van 4 ohm 60 Watt een instelbare weerstand van 15 ohm en 40 watt op te nemen.*
*De aardklem werd nu op de minpool aangesloten en de electrode werd op de pluspool van de accubatterij geduwd. Het lood smolt een beetje, maar de hoofdmotor startte in 1 keer. Met de draaiende lasgenerator is de dynamobevestiging provisorisch gerepareerd en kon de dynamo weer in bedrijf.*
*Nu de spijker (anker) er nog uit. Een kreet van het voordek: 'De tandwielen pakken niet!' En inderdaad, door de ruimte in de assen zagen de tandwielen kans over elkaar heen te springen, er waren nog twee tanden uit ook.*
*Dus problemen genoeg. Nu heb ik altijd genoeg materiaal mee. Bij mijn 'rotzooi' zat ook een Tirfor draadtakel. Hiermee is uiteindelijk door de haak in de ankerketting te steken stukje bij beetje het anker binnengehaald (hiervoor ging iemand via de ketting naar beneden).*
*Uiteindelijk is alles in orde gekomen en konden we de reis voortzetten. Er werd tegen 1 uur bij de sluis van Enkhuizen afgemeerd.*

*Henk Bos*

Stuurman Bos had een eigen handboek voor de Callao geschreven. Hierna enkele stukjes uit dit handboek.



Janneke Bos heeft de Callao langszij genomen voor het laatste stukje naar de ligplaats bij Zwaansmeer. Aan dek staan Marijke Bos en Joep Brasser, half jaren 80 (EC)

Kennis van het schip

De Callao is in 1902 te Raamsdonksveer te water gelaten onder de naam "Vertrouwen". 30 april 1902 werd te Zevenbergen een meetbrief opgesteld onder nr. 175. Het schip mat toen 23,60 m lengte over alles met een breedte van 5,32 m. Het was van het type Rozendaler zeilklipper en nog redelijk snel ook. De mast was zo lang dat hij gestreken over het roer uitstak.

In april 1955 werd het schip aangekocht door Kars Ottens en de naam gewijzigd in Jacoba (naar de schippersvrouw).

In 1958 werd de motor van 70 pk vervangen door een motor van 150 pk. Deze motor was afkomstig van een Engelse dubbeldeksbus en is van het merk Gardner. Het gewicht is omstreeks een ton. Hij heeft 8 cilinders in lijn en een inhoud van 11.200 kubieke centimeters.

In 1967 werd het schip verlengd met 7 meter en dus op de huidige lengte gebracht (30,60 meter). Als vaargebied heeft het schip "A", wat inhoud dat de vaargebieden B, C en D zijn inbegrepen, zodat we met dit schip overal mogen varen behalve buiten de uitertonnen. Dus inclusief alle meren, kanalen, rivieren, Waddenzee, de Dollard, het Haringvliet, het Vuile Gat, het Volkerak, het Krammer, de Grevelingen en de Zeeuwse Stromen.

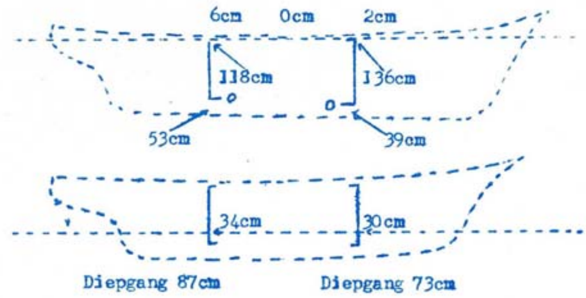
Voordat wij het schip kochten (december 1972) was het in gebruik als vrachtschip. Om nu te kunnen zien hoeveel vracht geladen was, is het schip voorzien van 4 ijkschalen. Dit zijn speciaal door rijksambtenaren aangebrachte ijkmerken waarop de inzinking afgelezen kan worden. De bijbehorende gewichten van de lading staat vermeld in de meetbrief. Het vlak van de grootste toegelaten diepgang is aan weerszijden van het vaartuig aangegeven door 2 ijkmerken. Afstand van het midden der ijkmerken tot de uiteinden van het schip:

| | bakboord | stuurboord |
|---|---|---|
| voor | 10.37 | 10.37 |
| achter | 10.30 | 10.30 |

Noot: De ijkmerken op de zijden van het vaartuig moeten door de schipper zichtbaar worden onderhouden. Bij gebreke hiervan wordt de meetbrief niet erkend.

Bij de bepaling van het vlak van inzinking van het ledige vaartuig op het tijdstip der meting is met het volgende rekening gehouden:
a. geen ballast;
b. personeel aan boord 2 personen;
c. bij benadering vastgesteld gewicht van het tuig en de provisiën: drieduizend een honderd kg.

Wij hebben dus 4 ingebeitelde ijkschalen waarvan het nulpunt overeenkomt met het vlak van inzinking van het ledige schip. Vertikale afstand van het boveneinde der ijkschalen in cm tot het vaste boord:
bb voor 4 cm; bb achter 7 cm;
sb voor 2 cm; sb achter 6 cm.
Vertikale afstand van het nulpunt der ijkschalen tot het vlak ter hoogte van de onderkant van het vaartuig in cm:
bb voor 39 cm; bb achter 53 cm;
sb voor 39 cm; sb achter 53 cm.
Cijfers op de schalen in centimeters. Ter plaatse van het vlak van inzinking van het ledige vaartuig op alle 4 schalen 0 cm. Ter plaatse van het vlak van de grootste toegelaten diepgang:
bb voor 136 cm; bb achter 118 cm;
sb voor 136 cm; sb achter 118 cm.
Vertikale afstand van het vlak van de grootste toegelaten diepgang tot aan de vaste boord midscheeps = 0 cm.
Maximum laadvermogen 170,797 tonnen.



De Zeeuwse klipper Callao situatie maart 1974 (EC)

De voortstuwingsinstallatie

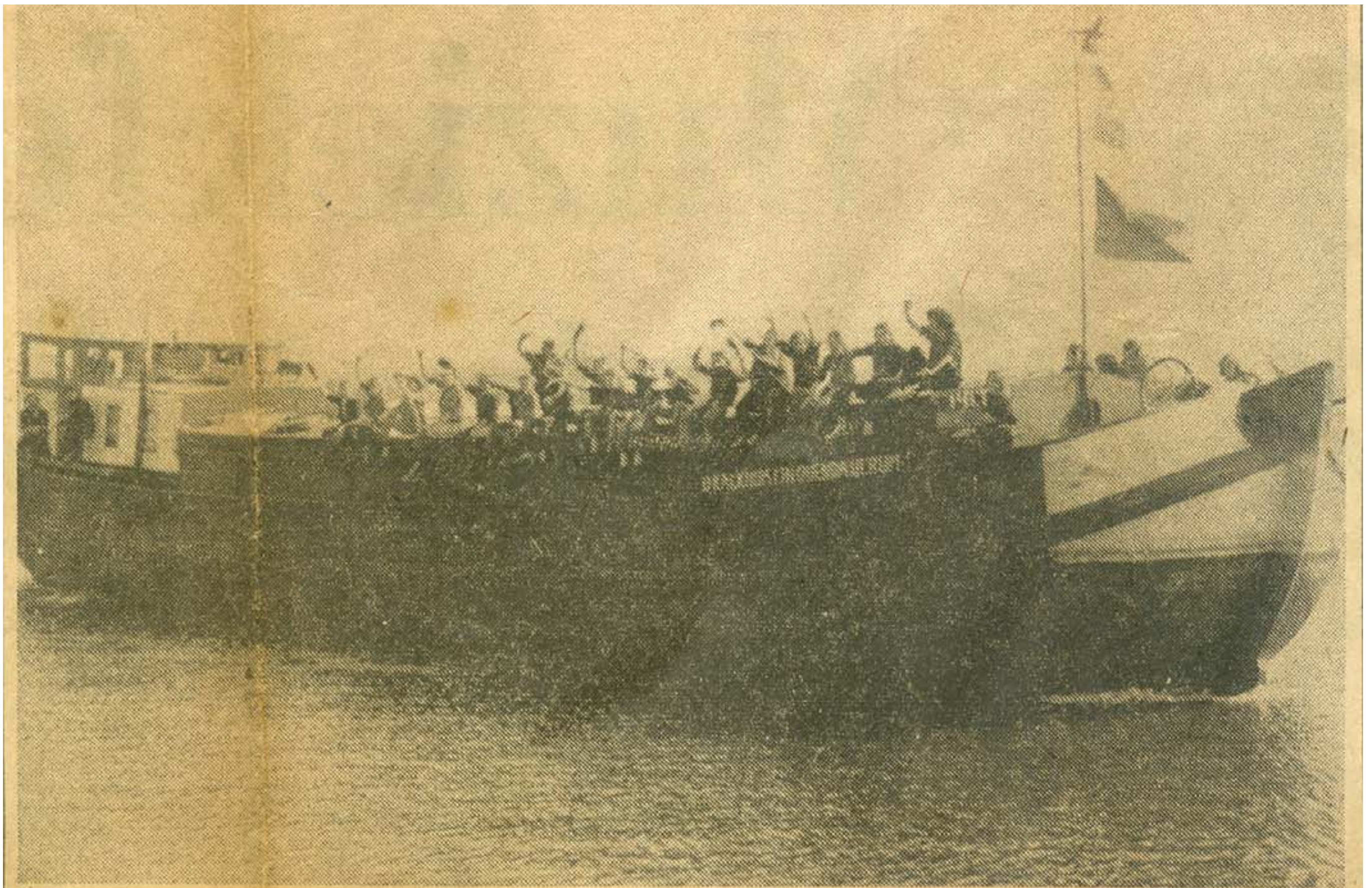
Daar de Callao uitgevoerd is met een automotor is de koppeling gehandhaafd. Tevens is de koppeling uitgevoerd met een rem om bij ingedrukte koppeling de uitgaande as af te remmen.

Algemene gegevens over de Gardner motor:
Maximum vermogen 150 pk bij 1700 RPM. De regelaar is begrensd op 1500 RPM max., zodat er 124 pk over blijven. Tijdens het varen in 1972 zijn enkele gebruiks/ prestatieproeven genomen, elke ons geleerd hebben dat bij 1500 RPM op groot water met als sleep 5 vletten een brandstofverbruik optreed van ongeveer 15 à16 l/u. De behaalde snelheid is dan ongeveer 15 km/u. Omgerekend gebruiken we dan ongeveer 50 pk van het vermogen, zodat er nog enige reserve aanwezig is. Via een as met twee kardan koppelingen wordt het motorvermogen overgebracht op een 200 pk mechanische Bussing keerkoppeling, welke op zijn beurt het vermogen via 2 kardan koppelingen overdraagt aan de schroefas. Op de schroefas vinden we dan een stuwlager welke de stuw- en trekkracht van de schroef over moet brengen op het casco. Na het stuwlager krijgen we de schroefas-afdichting op de huid. In ons geval is dit uitgevoerd als gland met grafietkoord als pakking. Aan de andere kant van de schroefaskoker vinden we het eindlager. De schroefkoker wordt vanaf het achterdek gesmeerd met vet. Als laatste onderdeel vinden we dan een drie bladige aluminium schroef met een LINKSE schroef. Om enig idee te krijgen van de krachten waar we hier mee werken: uit diverse proefnemingen is gebleken dat de statische trekkracht ongeveer 12 (150 pk) tot 20 (50 pk) is, wat voor de Callao dan een trekkracht aan de paal geeft van ong. 2200 kg. Is het schip eenmaal op snelheid dan loopt dit terug tot 900 kg. Hieruit blijkt dus dat het stuwlager nogal wat moet verwerken.

**LINQUENDA**

De zeetjalk Linquenda kwam in 1974 in handen van de zeeverkennersgroep Dr. Ariëns uit Velsen-Noord.
Ze ging daar dienst doen als varend clubhuis.

De Dr. Ariënsgroep en de Thor Heijerdahlgroep uit Heemskerk hadden regelmatig contact en zo zijn Joep Brasser en Henk Bos met elkaar in contact gekomen.
Nadat de scoutinggroep Dr. Ariëns is gestopt, is een groep vrijwilligers begonnen met het restaureren van het schip.



De trots van de zeeverkennersgroep „Dr. Ariëns". Voorlopig weten ze in Velsen-Noord wat ze te doen hebben.

*Moederschip voor zeilvletten*

# TJALK NIEUWE "HOME" VOOR ZEEVERKENNERS

**VELSEN-NOORD — Het stichtingsbestuur van de zeeverkennersgroep „Dr. Ariens" is er in geslaagd een nieuw onderkomen te vinden! De bestaande vloot werd zaterdagmiddag uitgebreid met een origineel tjalkschip, dat als wachtschip dienst gaat toen. De Zeeverkennersgroep „Dr. Ariëns" was de laatste tijd gehuisvest in de oude katholieke meisjesschool aan de Corverslaan, doch door de verhuizing van deze school naar een nieuw pand op de Wijkerstraatweg moest ook deze groep op zoek naar een nieuw onderkomen.**

Voor een verkennersgroep, die meestal op en bij het water te vinden is, vormt zo'n varend wachtschip (dat in zeeverkennerskringen de naam heeft van „troephius") 'n ideaal uitgangspunt voor haar activiteiten. Daarom was de keus van het stichtingsbestuur om een schip te kopen niet zo moeilijk temeer daar van Rijkswaterstaat alle medewerking werd ondervonden en een ver- er nog heel wat gebeuren aan het wachtschip.

Doch met de reeds toegezegde hulp van ouders van de zeeverkenners en een aantal vrijwilligers heeft het bestuur goede hoop dat het schip met het zomerkamp van 4 t.e.m. 14 juli aanstaande op de Kagerplassen als moederschip van de zeilvletten gereed zal zijn. Om de financiële kant van de zaak rond te krijgen heeft het bestuur verschillende, hiervoor in aanmerking komende instanties, om subsidie gevraagd.

Zelf probeert de groep door 't opzetten van eigen activiteiten ook haar steentje bij te dragen in de vorm van oud-papieracties en klaverjasavonden. Een ieder die oud papier voor de zeeverkenners van Velsen Noord heeft, kan contact opnemen met de heer W. Timmers, van Saelenplantsoen 15, Velsen-Noord, tel. (02510) 25171. De eerstvolgende klaverjasavond wordt a.s. donderdag 4 april gehouden in het Vormingscentrum „Alfons Ariëns" aan de Heirweg te Velsen-Noord. De aanvang van deze avond is gesteld op 20.00 uur.

# Feestavond KIC-supporters

VELSEN-NOORD — Dat de leden en donateurs van de voetbal- n handbalafdeling van de sportvereniging KIC blij zijn met een actieve supportersvereniging mocht afgelopen zaterdagavond weer blijken uit het grote succes van de feestavond in de kantine op Rooswijk. Eveneens is gebleken dat de KIC-familie een ware eenheid vormt.
De muzikale medewerking van het du oDe Jantjes verhoogde de sfeer snel. Tijdens een korte onderbreking, maakte de heer H. Veen, voorzitter van de supportersvereniging, de prijswinnaars bekend van de de afgelopen maanden gehouden lotenverkoop ten behoeve van een nieuwe overdekte tribune.



*De zeetjalk Linquenda onder zeil in de vrachtvaart (EC)*

Motortjalk Linquenda, gebouwd op de werf van L. Mulder te Stadskanaal in 1909. Lengte 24.05 m, breedte 5.03 m, inzinking 1,93 m. In februari 1909 voor het eerst gemeten in Stadskanaal onder de naam Hendrika en destijds eigendom van Jan de Vries uit Wildervank met een waterverplaatsing van 147,215 ton. In december 1934 gemeten voor een onbekende eigenaar in Groningen voor het eerst onder de naam Linquenda op 143,518 ton. In juni 1941 van G. Kalkhuis uit Ulrum en gemeten op 141,989 ton. In februari 1938 eveneens van G. Kalkhuis te Ulrum en toen gemeten op 150,004 ton. In april 1964 van D. Kalkhuis uit Ulrum en gemeten op 141,989 ton. Brandmerk 478 Z Winsch 1929. In 1954 van zeevaart naar binnenvaart overgegaan. Brandmerk 1094 B Winsch 1954.



*Zeetjalk Linquenda met een deklading en zonder tuig (EC)*

LINQUENDA groninger zeetjalk SB172 141 ton, 24.05 x 5.03 x 1.95 meter. Het ETgetal= 164.
Het schip is in 1909 op de werf van Mulder, Stadskanaal gebouwd. Onder de naam Linquenda (vroeger Hendrika) heeft het onder schipper D. Kalkhuis uit Ulrum gevaren in Nederland en op de Wadden. Vroeger stond in het schip een HMG gloeikop 2-cyl. 50 pk motor.

In 1922 werd het schip Hendrika door Geert Kalkhuis gekocht op de helling te Buinermond voor f 10.000,--. In de jaren daarna werd het touwen hoofdwant vervangen door staaldraad met spanschroeven en werd een topwant aangebracht. De grootschoot (120 m) werd vervangen door een staaldraad met veer en kon met een lier bediend worden. Zeilend heeft het schip alle



*Van de Linquenda is een mooi olieverfschilderij gemaakt door goede vriend en zeeschilder Rieks Hamminga (EC)*

Waddeneilanden met vracht bezocht van Texel tot Fanö.
De langste reis op de zeilen was, met als vracht bomen, van even boven Hamburg naar Zaandam. In die tijd had je 4 à 5 gulden steun, maar deze reis bracht f 650,-- op, alleen het loon voor de knecht (f 7,50 per week) moest er nog af.
In 1933 is de mast afgekeurd door de scheepvaartinspectie. Bij Bodewes in Hoogezand is een nieuwe gemaakt uit het Asserbos (een vuren). Deze mast met een korte top heeft het 6 jaar volgehouden en is gesneuveld tijdens een reis met stenen van Nijmegen naar Zoutkamp. In verband met het weer werd besloten binnendoor te gaan via Lemmer.
Vlak bij de Schaasterbrug wilde de schipper de nok nog iets hoger draaien met de lier. Er kraakte iets en de hele top kwam naar beneden vlak langs Geert Kalkhuis, dwars door de luiken en bleef rechtop in de buikdenning staan.
Door een zeilmaker in Leeuwarden is de mast ingekort en daarna kon er alleen nog gereefd gezeild worden.



*Zeetjalk Linquenda met Lelievletten op kamp (EC)*




*Voordat het kistluik op het voordek weer geplaatst kan worden moet eerst het oude vrachtruim weggehaald (EC)*

Drie maanden later werd de motor ingebouwd.
De motor werd ingevoerd in 1919 (een 2-cylinder HMG), die eerst een plaats heeft gevonden in een sleepboot van Jan Plezier in Delfzijl. Overgezet in de Linquenda in 1938. Hij heeft nooit reparatie nodig gehad. De motor is in 1985 vervangen door een moderner, sneller startend exemplaar.
In 1951 is de roef twee spanten ingekort en verhoogd. Tevens werd een stuurhut geplaatst en een z.g. Engels stuurwerk, tesamen voor f 410,--.



*Aan het werk met het machinekamerschot. V.l.n.r. Wim Hilbers, Joep Brasser, Ge Butter en Henk Bos (EC)*

In 1974 is het schip verkocht aan de Zeeverkennersgroep Dr. Ariëns, om dienst te doen als varend clubhuis.
De bedoeling van de Stichting was het schip weer in de staat van 1925-35 te brengen, een zeilend bedrijfsvaartuig.



*De Linquenda in haar haventje in Velsen Noord (EC)*



*De Linquenda is vele jaren gebruikt voor het geven van de Scouting cursussen varen met grote schepen (M3) en motordrijver (MD) (EC)*



*Cursus machtiging boot leiding M3, v.l.n.r. onbekend, Cees Sinke (aan het roer), Ge Butter, beide zonen van Wim Hilbers en onbekend (EC)*

Gebruiksdoel:
- Opleiden voor een vaarbewijs voor leiders en leidsters van Scouting Nederland;
- Varend verblijf voor de oudere jeugd van distrikt Kennemerland, om ze vertrouwd te maken met varen en zeilen op ruimer water met een groot vaartuig.
Het spreekt voor zich, dat voor het realiseren van bovenstaand streven, de nodige problemen opgelost moeten worden.



*Tijdelijke ligplaats in de haven bij Hoogovens, waar ze niet kon blijven liggen nadat het haventje was gedempt (EC)*



*Af en toe springt er een klinknagel in het vlak en dan heb je een fontein van water binnen (EC)*

De roef is in originele staat gebracht. De den is weer verlaagd. Voordek vervangen en kistluik weer aangebracht. Onder de luikenkap is een stalen dak gemaakt en er is een nieuw machinekamerschot in het schip geklonken.
De stichting werd gevormd door Wim Hilbers, Toon Reynen, Ge Butter, Henk Bos en Joep Brasser.



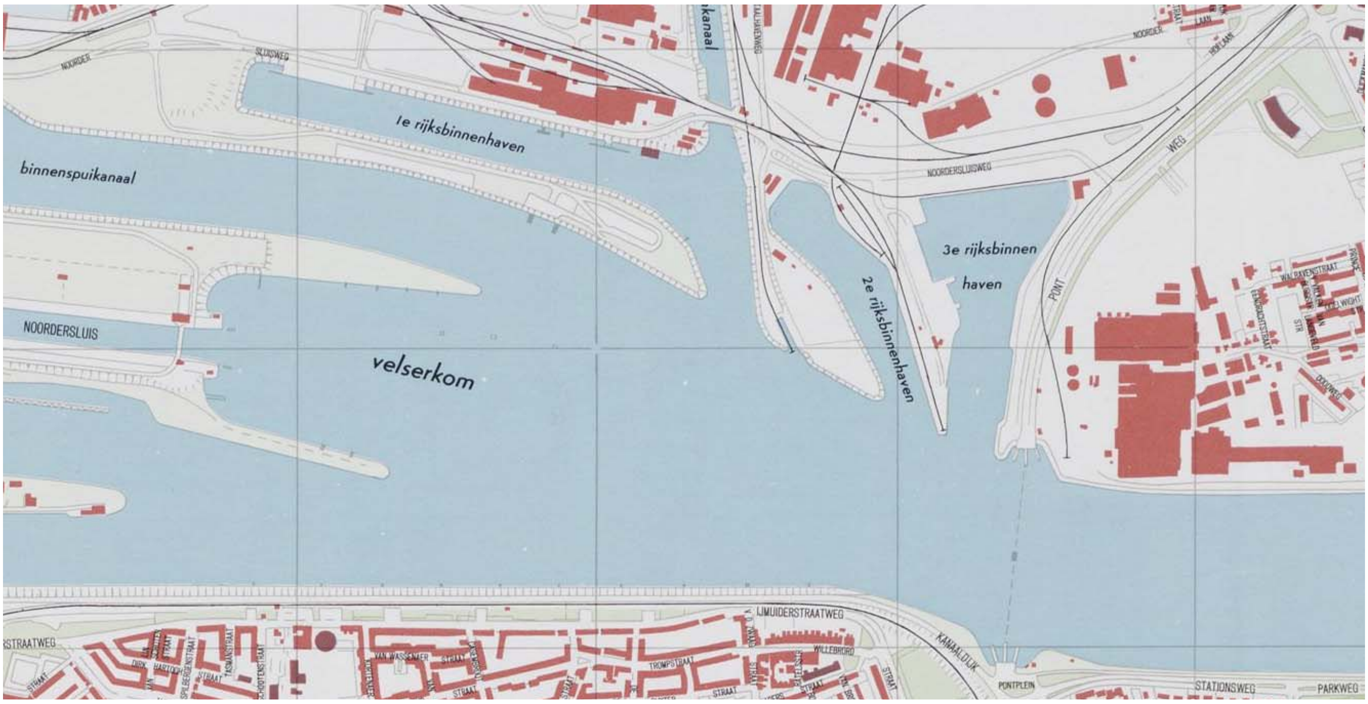
*Oude luchtfoto waarop het kleine insteek haventje staat waar de Linquenda lag (EC)*



*Joep Brasser hamert een houten pen in het gat van de verdwenen klinknagel (EC)*

In 1996 is het schip verkocht. De nieuwe eigenaar Peter Stokroos is door gegaan waar de zeeverkennersgroep gestopt is met de restauratie. Het schip is inmiddels weer getuigd.

*Onder: oude kaart uit 1973 waarop het kleine haventje staat waar de Linquenda lag, tussen de 1e en 2e rijksbinnenhaven, de zwarte strepen zijn spoorrails (EC)*






*Boven de ligplaats van de Linquenda in Velsen Noord is hier nog een stalen constructie te zien waarover spoorrails liepen. V.l.n.r. Theo Hoogmoed, Wim Hilbers, onbekend en een zoon van Wim Hilbers (EC)*

*Maar dat haventje, dat was op de landtong tussen de eerste en de tweede rijksbinnenhaven, en nu is het inderdaad weg. Gedempt, ergens in de jaren negentig. Daarnaast is dat hele terrein nu afgesloten, helaas.*

*Dat haventje is ooit een plaats geweest om binnenschepen te laden met stortgoed vanuit treinwagons. Er stond een stalen constructie boven de haven, met spoorrails erop.*



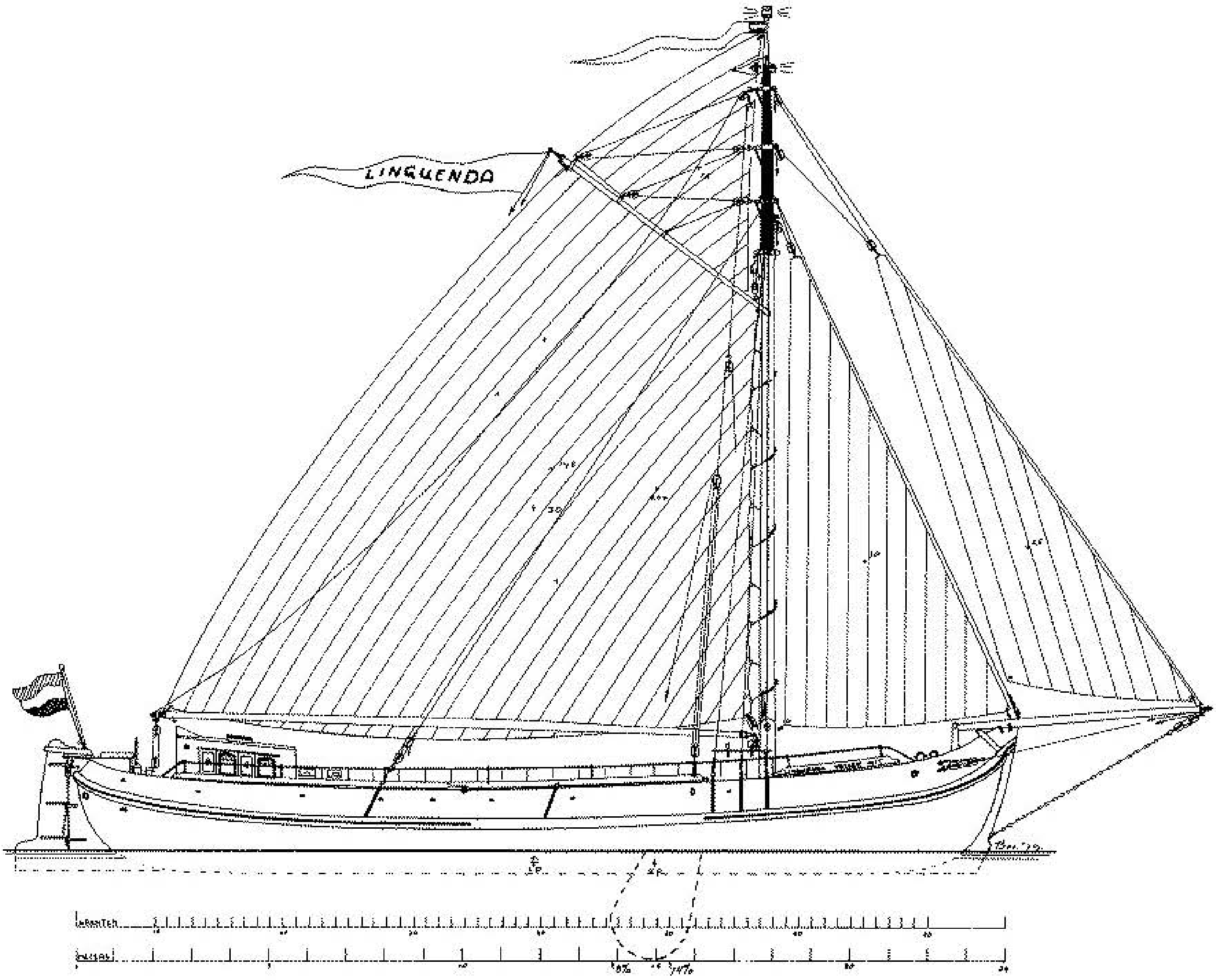
*De Linquenda in hetzelfde haventje alleen nu zonder de stalen constructie boven de haven.(EC)*

*Een treinwagon kon daarboven worden gereden, dan werd de onderkant van de wagon geopend (een zogeheten onderlosser) en het stortgoed (waarschijnlijk slakzand van de hoogovens) viel dan tussen de bielzen door in het eronder liggende binnenschip. Dat de tjalk er lag was dit uiteraard allang niet meer in gebruik, en wij mochten er niet op lopen omdat dat "te gevaarlijk" was. Deden we natuurlijk wel af en toe...*

*Bert van der Ham*
*oud lid Dr. Ariënsgroep, Velsen Noord*
*(broer van vriendin Marijke Bos)*




*De Linquenda is nu eigendom van Peter Stokroos die op het schip woont en het weer getuigd heeft. Oefeningen op het zeil met LVBHB leden onder leiding van Erick Takes en Ton Krom, 25 september 2005 (EC)*

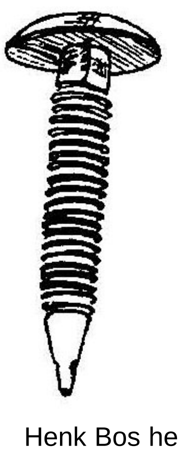



*Ten behoeve van de restauratie van de zeetjalk Linquenda heeft Henk Bos in 1979 een zeilplan getekend. Het is gemaakt op aanwijzingen schipper Kalkhuis. Tevens zijn zeilpunten en lateraalpunt erin verwerkt (EC)*

***De hamerkop en de visboutjes***

*Een langdurige maar noodzakelijke klus was het schoonmaken van het binnen vlak van de Linquenda. Dus daarom het ruim opgeruimd, in ieder geval alles verplaatst van naar ene kant naar de andere kant van de boot en de helft van de vloer er uit gehaald. Weken zijn we op zaterdagen bezig geweest om van 3/4 eeuw aan olie, vet en andere vuiligheid te verwijderen. Natuurlijk sneuvelde er zo nu en dan een klinknagel, waarna een houten prop in het gat werd geslagen om het lek te dichten. Na de 4de prop zei Henk tegen me of het niet eens tijd werd om een paar visboutjes te gaan maken.*
*Ik had natuurlijk geen idee wat hij bedoelde, maar daar kwam ik gauw achter.*

*Als welkome afwisseling in het werk, heb ik de rest van die middag besteed aan het maken van 10 visboutjes. Henk heeft hier een verhaal over geschreven, welke gepubliceerd is in het M3 nummer 21 (niet op de website).*



*Rechts: een visbout (EC)*

*Ook tijdens het schoonmaken van het vlak, kwam ik een hamerkop tegen. Ik was meteen gecharmeerd van het versleten ding en zei dat ik die weer ging voorzien van een nieuwe steel. Maar dat ging zo maar niet, Henk vroeg me hoe ik dat ging doen. Dat wist ik natuurlijk niet, maar dat duurde niet lang meer. Henk vroeg me die week bij hem thuis langs te komen met de hamerkop, zodat deze op een verantwoorde wijze kon worden voorzien van een steel.*
*Die steel moest van essenhout zijn, dat is een zeer geschikte houtsoort voor gereedschapsstelen. De lange nerven van het hout lopen altijd rechtdradig over de hele lengte van de steel, waardoor de steel zeer sterk en hard is. De steel werd door Henk pas gemaakt op de kop, en met een paar flinke klappen geborgd met een houten kop spie.*

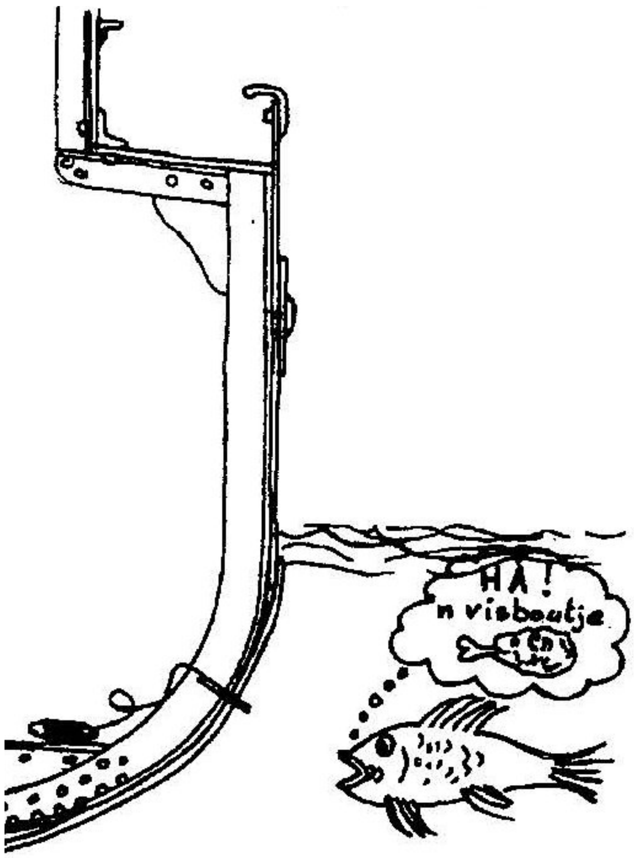


*De geredde hamer(kop) van Joep Brasser (EC)*

*Opeens had ik een prachtige hamer, die ik nu ruim 30 jaar later, nog altijd gebruik. Ik meen me te herinneren dat hier ook een verhaal van is, maar dat weet ik niet zeker.*
*Henk zorgde altijd voor een leermoment in de dingen die je deed, hij heeft me vele malen uitgedaagd, waardoor ik ontzettend veel van hem geleerd heb in de 40 jaar dat ik hem gekend heb.*

*Joep Brasser*
*Stichting Linquenda*

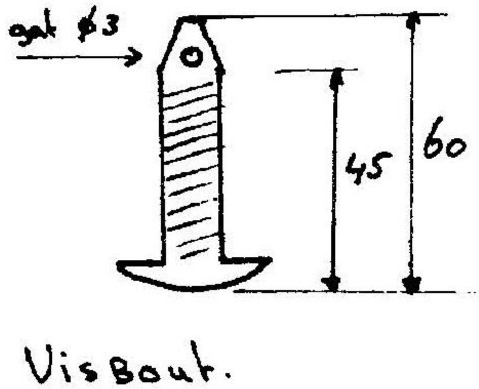
Onderstaand verhaal is geschreven door Henk Bos en gaat over het gebruik van de visbout.




*Hoe werkt een visbout, tekening Henk Bos (EC)*

***De visbout***

*Als je naar het klinkwerk van je schip kijkt zie je dat het meeste "vlees" van de klinknagels zich aan de binnenkant van je schip bevindt. Derhalve zal een klinknagel, mede onder druk van het water naar binnen toe springen, als de krachten en spanningen voor de klinknagel te groot worden. Grote spanningen ontstaan als het ijzer gaat "wellen" t.g.v. inwendig roesten. De randjes van de klinknagel kunnen ook "interen" t.g.v. roestvorming.*
*De klinknagel wordt als het ware weggevreten.*
*Spanningen ontstaan mede als gevolg van werking van het schip bij varen op ruw water, laden en lossen en temperatuursverschillen. Alle drie hebben eenzelfde gevolg: een vingerdikke waterstraal naar binnen toe. Nu kun je daar je vinger insteken (Hansje Brinkers) of een prop, maar dat zijn tijdelijke kunstgrepen.*
*De schippers hadden voor dit soort calamiteiten enkele visbouten in één of ander stoffig kistje in voorraad (kijk maar eens in vooronder of machinekamer). Ze zijn niet meer in de handel, maar we kunnen ze zelf maken van een slotbout met doorlopende draad, of een gewone bout.*
*Het moet een bout zijn met een steeldiameter corresponderende met de diameter van het gat, en een steellengte van ± 6 cm. Het topje van de steel vijlen we taps toe, ± 15 mm. Onder die top boren we een gaatje van ± 3 mm. De bijpassende moer moet na deze behandeling nog soepel over de steel blijven lopen.*




*Overige benodigdheden: Een stukje leer of rubber met een gat er in zo groot als de diameter van de steel, een kurk die door het gat past, en een stevig garen die ± 2 meter langer is dan de lengte van je schip.*
*De operatie gaat als volgt: rijg resp. het leertje en de moer aan het garen, en maak het garen aan de kurk vast met het ene eind, en het andere eind ergens aan het schip.*
*Prop nu de kurk tegen de stroom in naar buiten toe, en verzin een list om de kurk en het touwtje onder het schip vandaan te krijgen. Dit gaat het makkelijkst als je vaart, dan komt de kurk vanzelf achter het schip omhoog. Achteruit slaan gaat ook goed. Uiteraard drijft de kurk ook op, als het gat in de kim zit. Vis de kurk op, en bindt het eindje garen vervolgens aan de visbout. Trek dan aan het andere eind van het touwtje, waardoor je de bout van buitenaf in het schip trekt, leertje erop vanwege het afdichten, de moer erop en aandraaien, zie zo, dat kan weer wachten tot de volgende hellingbeurt. Ik hoop dat je deze truc nooit hoeft te gebruiken, maar als het zich wel voordoet, dan succes er mee en bij het hellingen erop hopen dat men daar nog bij kan…*



*De Linquenda in het haventje in Velsen Noord.*
*De Linquenda krijgt een nieuwe roef (Joep Brasser)*



Wim Hilbers controleert de schroef van de Linquenda tijdens een werfbeurt (Joep Brasser)

***Het ontstaan van Stichting Linquenda***

*De stichting Linquenda is in 1996 ontstaan uit de Stichting Groepscommissie Dr. Ariëns te Velsen Noord.
De oprichting was nodig om het tjalkschip Linquenda te kunnen verkopen. De Linquenda was in 1974 aangekocht van schipper Kalkhuis door de Stichting Groepscommissie Dr. Ariëns en tot 1979 in gebruik geweest als wachtschip voor de Zeeverkenners groep Dr. Ariëns.*

*Tijdens fusie onderhandelingen in 1979 met Zeeverkennersgroep de Kennemers uit IJmuiden, bleek er verder geen interesse meer te zijn bij de verkenners van de Dr. Ariëns, waarna de zeeverkennersgroep stopte.
Het stichtingsbestuur werd hierdoor beheerder van het materieel van de Zeeverkennersgroep en de tjalk.
Na de verkoop van de vletten en het materieel bleef de tjalk als enigste bezit over van de stichting.
Uit het stichtingsbestuur ontstond een seniorengroep die de tjalk zoveel mogelijk in oude staat terug bracht en als instructie schip gebruikte voor de Scouting cursus M3 en het varen met grote motorschepen.*

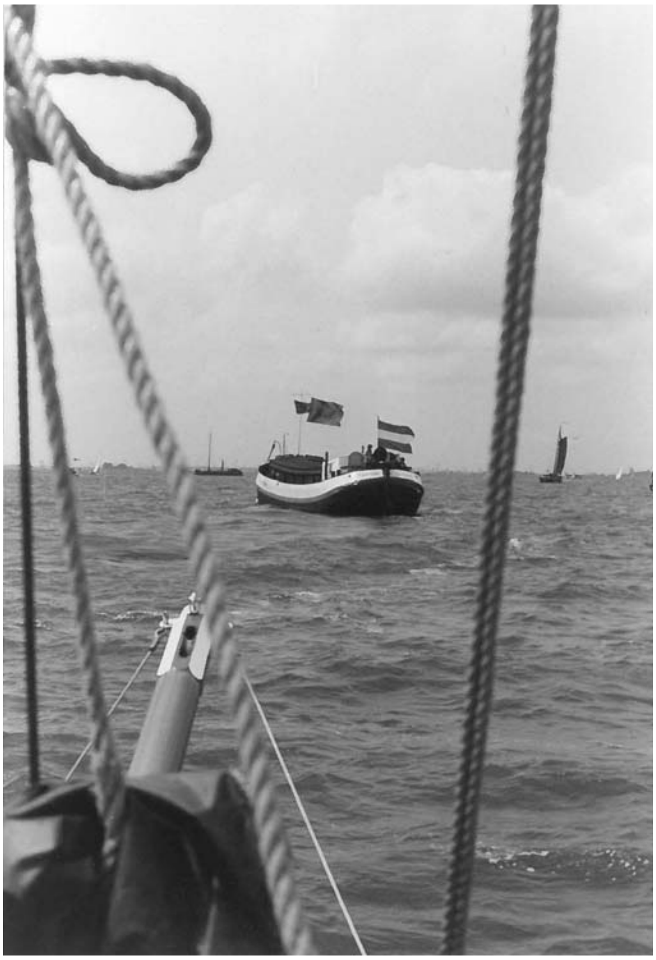
*In 1996 besloot deze groep te stoppen en de tjalk te verkopen, maar dat bleek moeilijker dan gedacht.
Het stichting bestuur was niet compleet en bestond feitelijk uit een dagelijks bestuur van drie leden van de seniorengroep, namelijk Toon Reijnen als voorzitter, Wim Hilbers als penningmeester en Ge Butter als secretaris. Daarom besloot het bestuur Henk en Janneke Bos, Joep Brasser en George van Wees in een bestuursvergadering op 18 april 1996, te verzoeken zitting te nemen in het bestuur van de Stichting Groepscommissie Dr. Ariëns. Allen hebben aan dit verzoek voldaan.
Hierdoor kon later die maand het voltallige bestuur besluiten alle onder haar beheer vallende goederen te vervreemden inclusief de tjalk.*



Een bezoek aan andere zeetjalken in de Wolwevershaven in Dordrecht, v.l.n.r. Henk Bos, Ge Butter en Toon Reijnen (Joep Brasser)

*Echter toen bleek dat het bestuur in 1974 verzuimd had de tjalk te laten overschrijven in de officiële registers!
Bovendien was het oorspronkelijk koopcontract onvindbaar in de archieven, waardoor het juridisch eigendom onvoldoende kon worden aangetoond.
Wel in het bezit van de stichting was een kopie van het betalingsbewijs aan de heer Kalkhuis onder vermelding van het "Motorschip Linquenda".
Mede door het feit dat vanaf 1974 het juridisch eigendom door Kalkhuis of diens erfgenamen niet was geclaimd, kon notaris Hoekstra worden verzocht een akte van verjaring op te stellen om alsnog de tjalk op naam van de stichting in te schrijven in het kadaster.*

*Op 24 mei 1996 verschenen Toon Reijnen en Janneke Bos voor notaris Hoekstra, optredend voor het voltallige*



Hier varen de Linquenda, gefotografeerd vanaf de Margeja (met kluiverboom) rondjes om het eiland Pampus als protest tegen de plannen van de inpoldering van het Markermeer (Joep Brasser)

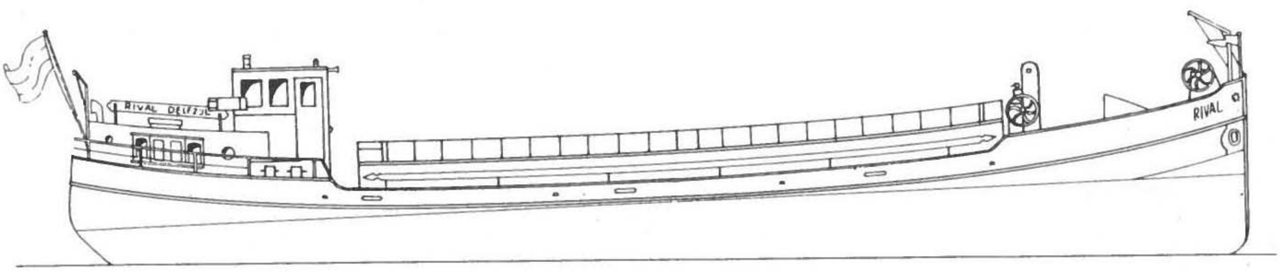
*bestuur van de Stichting Groepscommissie Dr. Ariëns ter liquidatie van deze stichting en ter oprichting van Stichting Linquenda. Feitelijk werd in deze zitting de naam en de statuten van de Stichting Groepscommissie Dr. Ariëns veranderd in de naam en statuten van de Stichting Linquenda.*

*Hiermee werd voorkomen dat de baten van Stichting Groepscommissie Dr. Ariëns ten goede zouden komen aan het Katholieke jeugdwerk van de Parochie te Velsen Noord zoals dat in de statuten was bepaald.*

*Het nieuwe bestuur werd gevormd door Toon Reijnen, Wim Hilbers, Ge Butter, Henk en Janneke Bos en Joep Brasser. De stichting Linquenda heeft als doelstelling financiële ondersteuning te bieden aan incidentele gespecificeerde projecten die door het jeugdwerk in de regio buiten de normale activiteiten worden geïnitieerd.*
*De afgelopen jaren heeft de stichting bijgedragen aan diverse projecten van jeugdgroepen in de IJmond.*
*Op het moment van schrijven bestaat het dagelijks bestuur van de stichting uit Joep Brasser, secretaris/penningmeester en Janneke Bos, voorzitter.*

*Joep Brasser, april 2015*

*Onder: het schip van Rieks Hamminga, de Luxe Motor met kruiserhek Rival, getekend door Henk Bos (EC)*




LUXE MOTOR Rival (met kruiserhek) 128 ton 26 x 5.05 meter




*Het volledige schilderij van de zeetjalk Linquenda zeilend op het IJsselmeer nabij de vuurtoren van Marken (het paard van Marken), geschilderd door Rieks Hamminga. Rieks Hamminga voer op de Luxe Motor met kruiserhek Rival samen met zijn vrouw in de binnenvaart. Aan boord maakte hij ook zijn schilderijen. De Hamminga's waren goede vrienden. Henk heeft (vrijwel) alle schilderijen van Rieks op de foto gezet. Ook heeft Henk het schip van Rieks vastgelegd in een tekening (EC)*

**MITRA**



*Henk Bos aan het roer van de Mitra (EC)*



*Ge Bos-Thoma aan het roer van de Mitra (EC)*

De Mitra is door Henk Bos zelf gebouwd na de bouw van de Lelievletten van de Thor Heijerdahl. Mitra is een Lelievlet met een kajuit en slaapplaats voor 2 personen.

De vaareigenschappen waren niet geweldig. Ze werd ook wel ME TRAAG... genoemd.







*Janneke en Marijke Bos aan boord van de Mitra, ca. 1973 (EC)*

**MARGEJA**

MARGEJA vlet; Sbase 457
H. BOS 8.42 x 2.95 x 1.13 meter.

In 1975 werd door de fam. Thoma en Bos het idee geopperd om een tuinhuisje te beginnen. Na enig wikken en wegen werd dit als te stationair ervaren. Henk had een serie Lelievletten gebouwd voor de Thor Heijerdahlgroep in Heemskerk. Daarvoor was een lijnenplan en een serie tekeningen gemaakt. De vorm werd wel mooi gevonden.

Daarom is het ontwerp omgerekend voor gebruik als jacht. De kruiphoogte werd bepaald aan de hand van de brughoogten in Noord-Holland. Het oorspronkelijk getekende zadeldak werd vervangen door een 'busdak' met de overweging dat we ook op oudere leeftijd rechtop wilden blijven lopen. Daarom werd ook de machinekamer zo ingericht dat er rechtop aan de motor gewerkt zou kunnen worden. Het casco werd gebouwd door Henk Bos en Egbert Thoma bij de fa. Zonjee aan de Meldijk te Uitgeest (stokkenfabriek) vanaf 3 juni 1975 tot 3 juli 1976. De te waterlating was op 4 juli 1976.



*De oudste foto van Margeja voor de tewaterlating in 1976.*
*Links staat (een heel klein stukje) Marchien-Thoma Zwaneveld met de beide kleinkinderen Marijke en Janneke Bos.*
*Voor het schip staan Ge Bos-Thoma en Egbert Thoma.*
*Beide andere heren zijn onbekend. De reling is hier nog een staaldraad die niet tot het achterschip doorloopt.*
*Het eerste jaar vaart het schip als motorschip in Nederland rond.*
*In 1977 wordt het schip klaar gemaakt als zeilschip (EC)*



De oorlog ten spijt is de bruid voorzien van een mooi boeket.



Vijftig jaar terug kwam de familie Thoma naar Heemskerk om er niet meer weg te gaan. Foto Ronald Goedheer

# Eerste immigranten uit Groningen

VAN ONZE VERSLAGGEVER JAN BUTTER

**HEEMSKERK - Het echtpaar Egbert en Marchien Thoma-Zwaneveld uit Slochteren behoort tot de eerste immigranten in Heemskerk. Ze kwamen helemaal uit Groningen. Het dorp stelde toen weinig voor. Een paar huizen. Het echtpaar is vandaag 65 jaar getrouwd.**

Ze waren net naar Heemskerk verhuisd, in 1956. Kennissen uit Slochteren klopten aan bij het raadhuis. Of bekend was waar de familie Thoma woonde. Ja, dat wist gemeentesecretaris Vosselman-Bosch. Hij zei: 'Ik pak de fiets, dan wijs ik u wel even'. De bruid vertelt het smakelijk. Zij en haar man (beide 86) gingen nooit meer weg. Want Heemskerk is mooi wonen. De mooiste plek? Hun aanleunwoning bij Westerheem.
Zoals zo velen kwamen ze op het werk af bij Hoogovens. Egbert Thoma werkte bij een constructiebedrijf. Maar veel werk in het noorden, met name de scheepsbouw, verdween. Bij Hoogovens kon hij terecht in de sinterfabriek: in ploegendienst, later als onderhoudsman in de dagdienst. De 'sifa' is wel een vieze fabriek. „Het vuilnisvat van Hoogovens. Er werd heel wat afval in verwerkt." Na 26 jaar ging hij met pensioen.
Hij is van oorsprong Drentenaar, zij Groningse. Ze ontmoeten elkaar op een zeldzame feestavond. Zeldzaam, want er was toen weinig te beleven. Hij was met vrienden aan het stappen. Ze klopten aan bij de meisjesvereniging in Slochteren die een feestavond had. Ze waren welkom. Zo is het gekomen.
Het huwelijksfeest was in het begin van de oorlog. Nou ja, feest. „Om acht uur moest iedereen binnen zijn."
Er kwamen in de jaren vijftig veel noordelingen naar het westen. Er is zelfs een Drents-Groningse vereniging. „Daar zijn wij nooit lid van geweest", zegt de bruid resoluut. Een bewuste keuze. „Als je elkaar gaat opzoeken, ontmoet je nooit anderen. Dan blijf je aan elkaar klitten. We hadden besloten om in Heemskerk verder te gaan en dus wilden wij ons mengen met de oorspronkelijke bevolking."

**Stem des volks**

Dat is aardig gelukt. Vooral zij was actief in het sociale leven. Als lid en zelfs voorzitter van de toenmalige vrouwenbond, als lid van het koor Stem des volks, als vrijwilligster bij de ouderensoos en dergelijke. Zij heeft nog steeds hobby's genoeg, zoals onder meer kantklossen. Nu even niet, want ze is onthand vanwege een gebroken arm. Haar man loopt moeilijk, maar ze redden zich best.
De bruidegom zat niet in het verenigingsleven. Hij besteedde zijn vrije tijd aan de zeilboot. Met zijn vrouw, hun oudste dochter en schoonzoon bouwden ze zelf een schip. Met zeven ton staal van Hoogovens. Kosten 35 cent per kilo. Gereedschap in bruikleen. Zo ging dat toen. Ze hebben heel wat afgevaren op hun schip. De vlet, Margeja genaamd, is nog steeds in de familie en ligt afgemeerd in Uitgeest.
Het briljanten huwelijksfeest wordt vanmiddag gevierd, in kleine kring. Een receptie en een broodmaaltijd. Ze verwachten in een zaal van het zorgcentrum Westerheem hun kennissen, familieleden uit Groningen, hun dochters en kleinkinderen.

*Op 22 april 2006 waren Egbert Thoma en Marchien Thoma-Zwanenveld 65 jaar getrouwd. Ze waren op 22 april 1941 in Slochteren getrouwd. In dit plaatselijke krantenartikel werd ook de bouw van het schip Margeja beschreven. Egbert Thoma werd geboren in Zuidlaren op 8 februari 1920 en overleed in Heemskerk op 8 janauri 2010.*
*Marchien Thoma-Zwaneveld werd geboren op 19 december 1919 in Kolham, gemeente Slochteren en overleed op 25 maart 2011 te Heemskerk. (EC)*



*Margeja is hier getuigd. De reling is doorgetrokken naar de achterzijde maar nog steeds van staaldraad (EC)*

Marijke (4 jaar) verzorgde de naamgeving en Janneke Bos (6 jaar) doopte het schip MARGEJA. Opa Thoma had de naam bedacht. Oma heet MARchien en opa heeft 2 dochters nl. GEziena en JAnnie. De naam paste ook op de familie Bos nl. MARijke is de jongste dochter, GEziena is getrouwd met Henk en JAnneke is de oudste dochter. Margeja is een vergrote Beenhakker vlet met een lengte van 8.42 meter, maximaal 40 m2 doek.



*Margeja eind jaren 70. De reling is nu niet meer van staaldraad maar van stalen pijp. Dat scheelt veel blauwe plekken! Margeja zeilt hier met kluiver (EC)*





*Margeja met de bijboten Juniorjol en Juniorvlet 1983 (EC)*



*Margeja met de Hollandse Boot als bijboot 1986 (EC)*



*Zeilen met collega's van de Hoogovens, 1989 (EC)*

*Links: Margeja zeilend gefotografeerd in 1981 (EC)*




*Margeja zeilend met collega's van Henk, Willem Schermer, Janneke Bos aan het roer, Herman Zonjee en onbekend 1989 (EC)*



*Oma Fenna Bos-Raatjes vaart voor het laatst mee van Stadskanaal naar Nieuwe Pekela, zomer 1990 (EC)*



*Een onttakelde Margeja 4 juni 2003 voor het stralen (EC)*



*Na het stralen op 12 juni 2003 ziet het er al beter uit, inspectie door Janneke Bos en Ge Bos-Thoma (EC)*

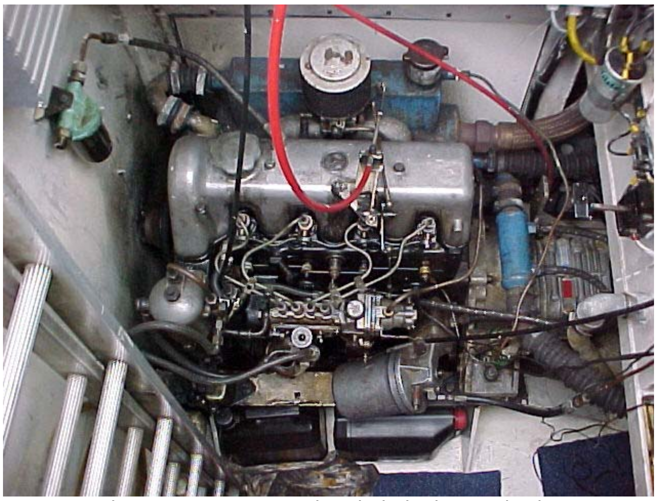


*Op 14 juni 2003 krijgt Margeja na de zwarte tweecomponenten-coating een nieuwe waterlijn door Janneke en Ge Bos-Thoma (EC)*

Het onderhoud wordt niet jaarlijks uitgevoerd maar steeds enkele jaren overgeslagen. Na enkele tochten op zee, wordt ze toch wel heel roestig. In 2003 wordt ze volledig uit elkaar gehaald en gestraald en voorzien van een tweecomponentencoating in Zaandam. Ook wordt er een nieuwe roestvaststalen afneembare reling gemaakt i.p.v. de roestige stalen vaste reling. Onderhoud wordt altijd in de


*Op 26 juli 2003 ligt de Margeja er weer pico bello bij op de reünie van de LVBHB in Wessem (EC)*

zomer uitgevoerd, dan is de temperatuur prima en volop ruimte in de loods zodat je alles om je heen kunt plaatsen.


*De Mercedes motor zweet een beetje in juni 2001 (EC)*

De motor is een 4 cilinder Mercedes OM 621. De motor is samen met nog 3 identieke blokken gekocht op de sloop voor f 100.-. Geen van de blokken was compleet en na een volledige demontage is van het beste blok een motor samengesteld. Dit blok bleek van een Sedan te zijn uit 1962. Eigenlijk was het een industrieuitvoering dus de

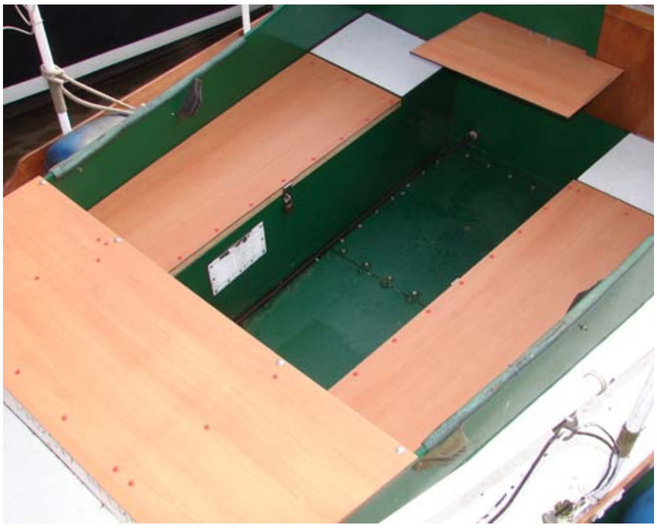

*De Mercedes motor is april 2004 gereviseerd en opnieuw ingebouwd. De machinekamer is meteen aangepakt (EC)*

juiste leeftijd is niet exact te bepalen, maar we denken dat de motor intussen ca 35 jaar oud is. Deze motor heeft in 22 jaar circa 6000 uur (circa 480.000 km in een auto!) gedraaid en is eigenlijk voor de zoveelste keer aan het eind van zijn ekonomische levensduur, maar houdt het nog prima. Deze motor heeft in 2003 ca 6000 uur gedraaid en is door Mulder in Den Haag gereviseerd.


*Op 8 augustus 2007 is het zo heet in de boot dat er een tijdelijke oplossing met een ventilator is bedacht (EC)*


*De definitieve oplossing met 10 oude ventilatoren van oude computers op 12 Volt. Heerlijk koel binnen! (EC)*





*Op 6 februari 2008 krijgt het schip nieuwe banken (EC)*



*1 januari 2009, op de achtergrond de stokkenfabriek van Zonjee. Op deze plek ligt Margeja al sinds 1976 (EC)*

*Onder: Henk Bos en Ge Bos-Thoma aan boord van Margeja op de LVBHB reünie in Den Helder, 31 juli 2014 (EC)*



*De 3 zonnecellen (achterop zit nog een kleine) zorgen ervoor dat walstroom nauwelijks meer nodig is, 2009 (EC)*



*De laatste grote opknapbeurt van het schip was in september 2012 (EC)*



**JUNIORJOL**



*De Juniorjol wordt uitgebreid getest door Janneke Bos destijds 11 jaar (en dus de doelgroep). Jan Willem Tempelaar, medewerker van het Landelijk Bureau van Scouting Nederland kijkt toe (EC)*

De Lelievlet en de Lelieschouw waren niet geschikt om gevaren te worden door de jonge waterscout (te zwaar en te groot). Daarvoor werd een andere oplossing gezocht.
De oplossing kwam in de vorm van de Juniorjol, later gevolgd door de Juniorvlet. Hieronder de geschiedenis van de Juniorjol en de Juniorvlet opgetekend door Henk Bos.




*Het eerste jaar waren er 2 Juniorjollen, de J1 en de J2.
De J1 werd getest door de familie Bos, de J2 ging op tournee door Nederland langs Scouting groepen om in de praktijk getest te worden (EC)*

*In het boekje "TE WATER" door de Gildewinkel uitgegeven in 1965, kunnen wij het volgende lezen:
De Lelievlet kan door zijn gewicht moeilijk uit het water worden gelicht en blijft dus het hele seizoen meestal in het water liggen. Wij zoeken in het genre "iets grotere zeilboot" naar een polyester boot van tenminste 3 meter lengte, voorzien van grootzeil en fok. Let op berichten hierover in de Padvindster en de Schalmei.*

*Op 16 april 1976 kwamen in Amersfoort op het Landelijk Bureau de volgende personen bijeen op uitnodiging van de Landelijke Admiraliteit: Dick Groot, Henk Bos, Aad v.d. Werken, Johan Lampen, Piet Lieven en Frits Fersfelt.
Het onderwerp van gesprek was een Juniorboot. Op deze vergadering is een lijst opgesteld, waaraan een Juniorboot zou moeten voldoen. Verder werden in de loop van dat jaar de volgende zaken bekeken. De zusterverenigingen in Engeland, Duitsland, Denemarken, Noorwegen en Zweden*




*Jan Willem Tempelaar, medewerker van het Landelijk Bureau van Scouting Nederland zeilt de J2, Janneke Bos en Marijke Bos kijken toe (EC)*

*werden aangeschreven voor informatie over hun varend materiaal. Op de HISWA werd de Nederlandse markt afgezocht. Met het bureau v.d. Stadt werden gesprekken gevoerd over een speciaal ontwerp.*

*Bij Scouting Nederland werd de behoefte gevoeld tot harmonisering van de leeftijdsgrenzen.
Voor de watertak werd vastgesteld, dat de zeeverkennersleeftijd zou moeten liggen van 10/11 tot 14/15 jaar en voor de Wilde Vaart van 14/15 tot 16/17 jaar.*

*Tevens werd bepaald, dat voor die groepen, waar het water dat niet mogelijk maakte op grond van de veiligheid, voor zeeverkenners de leeftijd van 10 tot 16 jaar gehanteerd kan worden.*



*De Juniorjol op een trailer achter de Opel kon in het gehele land worden getoond en gevaren (EC)*



Margeja met de Juniorvlet en de Juniorjol op de Beulakerwiede 1984. De Juniorvlet en de Juniorjol hadden exact dezelfde zeileigenschappen. Werkelijk alles is getest in de praktijk (EC)

*De Landelijke Admiraliteit heeft mede naar aanleiding van de leeftijdsindeling, maar ook vanuit speltechnisch oogpunt, in 1977 besloten om een andere Scoutingboot (de Leliejol) te gaan realiseren. De enquête die in het voorjaar van 1977 werd gehouden onder de waterwerkgroepen onderstreepte deze beslissing.*

*Enige resultaten van deze enquète waren:*
*· 18% van het bestand varend materiaal valt binnen de categorie bootjes, waartoe ook de Leliejol behoort.*
*· Het vaarwater, waar de zeeverkenners op varen, bestaat voor 60% uit klein en rustig vaarwater.*
*· 30% van de waterwerkgroepen vond, dat er behoefte aan een andere Scoutingboot bestaat, terwijl, wanneer de boot er zou zijn en aan hun verwachtingen zou beantwoorden, 39% tot aanschaf over zou gaan.*
*· Vooral meisjesgroepen gaven aan, dat ze moeilijkheden met de hantering van de Lelievlet hadden.*

*Na de enquêtering ging een commissie aan de gang om te proberen een andere Scoutingboot, naast de Lelievlet het licht te doen zien voor die categorie zeeverkenners, die problemen hadden met de grootte, zwaarte en het onderhoud van de gevoerde Lelievlet. Na overleg met de Kleine Vlootraad werd er in overleg met de bekende jachtbouwer/ontwerper de heer Van der Stadt, gekomen tot een aantal eerste ontwerptekeningen voor een nieuw te bouwen Scoutingboot. Financieel bleek het een en ander niet haalbaar en de commissie moest tot de conclusie komen dat een geheel nieuw te ontwerpen schip met de hieraan gestelde eisen niet haalbaar was en gaf haar opdracht terug.*



Margeja met de Juniorjol en de Hollandse Boot in de Kortboomsloot in Amsterdam in 1986. 3 Bijboten werd echter een beetje problematisch zodat de Juniorjol als eerste verkocht werd aan een Scouting groep (EC)

*Binnen de Landelijke Admiraliteit werd in het najaar van 1978 besloten alsnog een poging te wagen.*
*Een nieuwe commissie kreeg de opdracht om een marktonderzoek te houden en door middel van aanpassing van een bestaande boot ons programma van eisen te realiseren. Begin 1979 werd het marktonderzoek afgesloten met de conclusie, met twee types een seizoen proef te varen. Door technische onvolkomenheden, die niet verholpen konden worden en het ontbreken van voldoende leveringsgarantie, bleken ook deze modellen voor Scouting niet bruikbaar.*

*De volgende stap, in het najaar van 1979 gezet, was, om samen met een student aan te Technische Hogeschool te Delft (Nol Twigt) zelf een boot te gaan ontwerpen. Een jaar lang is een groep Scoutingleden enthousiast bezig geweest met het ontwerpen van de boot.*

*In de periode, dat het ontwerp omgezet zou worden in een proefmodel, verscheen er op de botenmarkt een polyester roeivletje. Na een korte oriëntatie in 1980 naar dit bootje, werd besloten het eigen ontwerp voorlopig in de ijskast te zetten. Het roeibootje werd voorzien van een midzwaard en nog vele kleine aanpassingen en in mei 1981 werd de eerste Leliejol als proefmodel te water gelaten.*

*Na een proefseizoen, waarbij er door acht zeeverkennersgroepen, de zeilschool en andere externe deskundigen werd proefgevaren, werd geconcludeerd, dat deze boot technisch aan de door Scouting Nederland gestelde eisen voldoet.*

*De gang van zaken werd door de LNTC nauwkeurig gevolgd. De verkoop binnen Scouting Nederland ging erg traag, terwijl de verkoop aan de binnenvaart juist wel goed verliep.*

*Henk Bos*

Voor zover bekend zijn er ongeveer 16 Juniorjollen in Nederland. De eerste Juniorjol heeft na zijn tournee een tijd bij de Zeilschool Scouting Nederland gelegen.
Scouting bleek echter niet een geschikte omgeving te zijn voor polyester bootjes. Het polyester ging vrij snel stuk en kon niet gemakkelijk gerepareerd worden.

**JUNIORVLET**



Het gehele ontwerp van de Juniorvlet is getekend en berekend door Henk Bos (EC)



De bouw van de eerste Juniorjol op het weekend van de Scout-In op de Besthmenerberg in september 1983. Het team van de Stichting Linquenda heeft de boot gebouwd.
Links Ge Bos-Thoma, staand een geïnteresseerde bezoeker, Henk Bos aan het aflassen en toekijkend Toon Reynen (EC)

*Op de vraag van de "ScoutIn" commissie om iets te doen, werd door Henk Bos, lid van de Landelijke Nautisch Technische Commissie de mogelijkheid geopperd, om een stalen versie te bouwen met vergelijkbare eigenschappen. Met behulp van een Commodore C64 en een IBM cadcam systeem werden de gegevens van de Leliejol omgerekend en is de Juniorvlet ontstaan. De 4 meter Juniorvlet is door Henk Bos in 1983 ontworpen als bijboot voor de zeetjalk Linquenda.*

*Langer dan 4 meter kon niet in verband met de lengte van de garage. Het ontwerp is zo uitgevoerd dat het een stalen zusje zou zijn van de Leliejol met hetzelfde zeil- en lateraalpunt. Tevens kon hij dienen als aanvulling op de bestaande schepen zoals de Lelievlet en de Lelieschouw.*

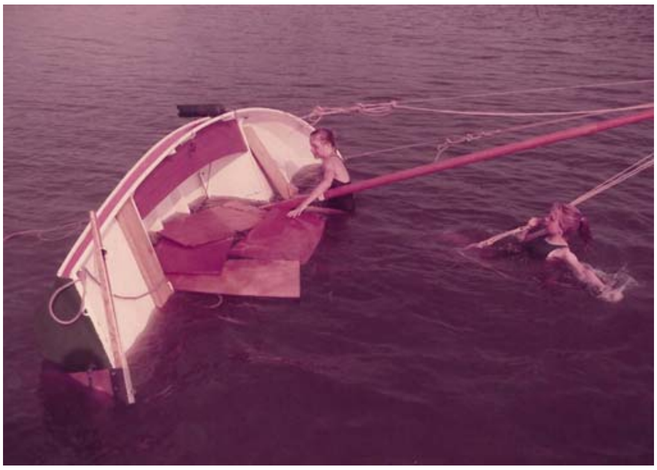



Aan het eind van het weekend van de Scout-In was de Juniorvlet klaar, in de menie gezet en getuigd met spullen van de Juniorjol die 1 op 1 hetzelfde zijn (EC)

*Even stevig en even degelijk van uitvoering, maar met een paar extra eigenschappen die eigenlijk niet onvermeld mogen blijven. De belangrijkste hiervan zijn de ongekend gemakkelijke manoeuvreerbaarheid en de geringe krachtsinspanning, die nodig is om met dit scheepje te varen. Door zijn lage gewicht en zijn betrekkelijk kleine afmetingen is hij uitstekend trailerbaar en gemakkelijk op*




Een testvaart van de eerste Juniorvlet door Janneke Bos en Marijke Bos (aan het roer) op het Uitgeestermeer (EC)



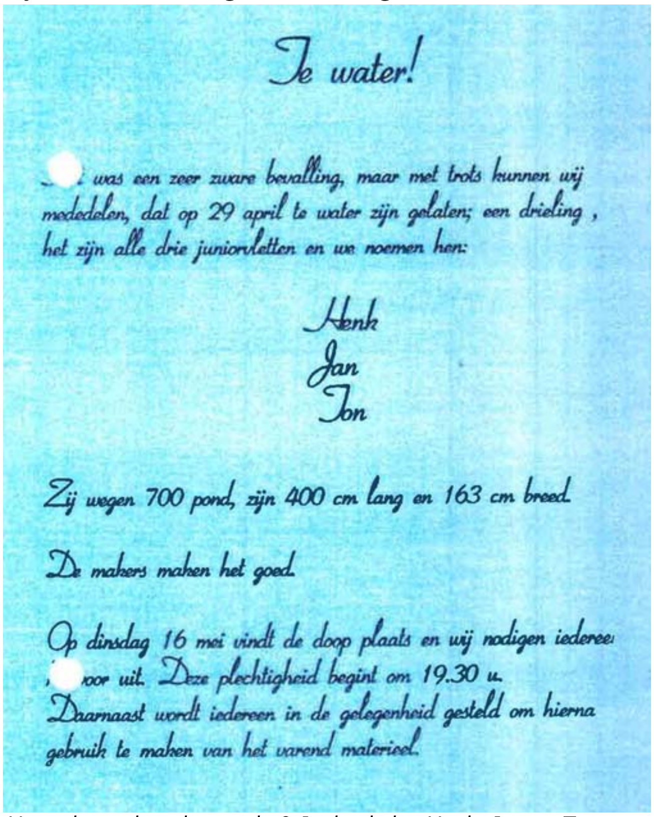
*Ook de stabiliteit is in de praktijk getest. Je moet helemaal aan de top van de mast gaan hangen wil de Juniorvlet om getrokken kunnen worden, Beulakerwiede 1984 (EC)*

*te bergen voor de winter.*
*In de zomer van 1984 hebben we als familie Bos het scheepje uitgebreid getest en uitgeprobeerd tijdens onze jaarlijkse zwerftocht door Nederland.*

*Henk Bos*

De technische gegevens, tekeningen, uitslagen en constructie-methode zijn behalve in het Vademecum voor het waterwerk deel 6, tevens gepubliceerd in Bokkepoot nummer 62 van 1986, ook wel Bijbotenpoot genoemd.

Voor zover bekend varen er zo’n 39 stuks van de Juniorvlet in 2008 rond in Nederland. Bij de bouw van de Juniorvletten van de Scoutinggroep Kon-Tiki uit Haarlem zijn we vanaf het begin betrokken geweest.



Te water!

... was een zeer zware bevalling, maar met trots kunnen wij mededelen, dat op 29 april te water zijn gelaten; een drieling, het zijn alle drie juniorvletten en we noemen hen:

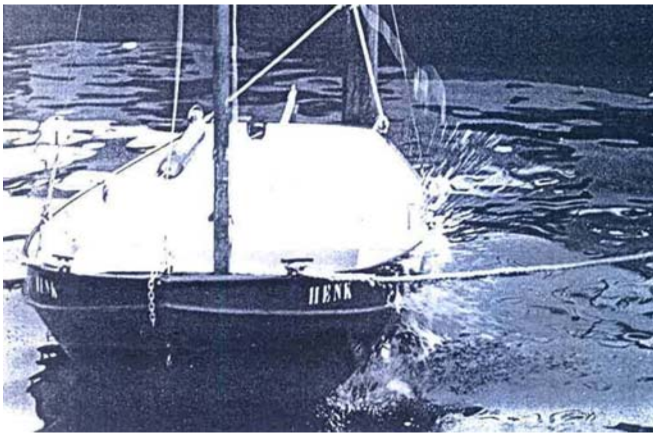
Henk
Jan
Ton

Zij wegen 700 pond, zijn 400 cm lang en 163 cm breed.

De makers maken het goed.

Op dinsdag 16 mei vindt de doop plaats en wij nodigen iederee... voor uit. Deze plechtigheid begint om 19.30 u.
Daarnaast wordt iedereen in de gelegenheid gesteld om hierna gebruik te maken van het varend materieel.

*Het geboortekaartje van de 3 Juniorvletjes Henk, Jan en Ton van scoutinggroep Kon-Tiki Haarlem op 16 mei 1995. Juniorvlet Henk is vernoemd naar Henk Bos en ook door hem gedoopt (Niek Rozemeijer)*




*Juniorvlet Henk wordt op 16 mei 1995 gedoopt door Henk Bos (Niek Rozemeijer)*

*Bij Scouting Kon-T'iki in Haarlem zijn afgelopen koninginnedag 3 scheepjes van stapel gelopen, als aanvulling op de lelievlet. Deze lelievlet is al sinds jaar en dag de zeil-, roei- en wrikboot van scouting en voor de meesten op het water een vertrouwd gezicht.*
*Er varen inmiddels ruim 1000 van deze boten verspreid door heel Nederland. Zelfs de scholen voor onze nautische opleidingen gebruiken deze boot voor hun opleiding.*
*Toch is voor de jonge scouts, zo leert de ervaring, dit een moeilijk hanteerbaar scheepje. Ruim 10 jaar terug heeft Henk Bos een fraai vletje ontworpen met dezelfde gebruiksvoordelen als de lelievlet, maar met een veel groter gebruiksgemak voor de kleineren, zodat ook zij sneller zelfstandig kunnen worden op het water.*
*Het is voornamelijk aan de afmetingen te danken, dat de vaareigenschappen zijn vereenvoudigd.*
*Zo is dit vletje zo'n 1,5 meter korter dan de lelievlet.*



*Het tuig kan daardoor ook veel kleiner worden, waardoor alles veel lichter te bedienen is, essentieel voor de kleinere jongens en meisjes. Deze bovengenoemde aspecten werden al snel erkend door scouting Kon-Tiki.*

*Er was echter nog 1 belemmering: de kostprijs van zo'n ƒ8000,- per stuk. En binnen een spelgroep van ca 16 scouts heb je natuurlijk niets aan 1 boot. Er werd gewikt en gewogen en met behulp van het support van Henk Bos (ontwerper) werd besloten 4 scheepjes in eigen beheer te bouwen. Dit was in 1986. Het staalpakket werd aangeschaft en de bouw kon beginnen. Echter bij Kon-Tiki kwam een kink in de kabel.*

*Het wachtschip (voormalig tankschip ingericht als jeugdaccomodatie) waarmee de Kon-Tiki voer, bevond zich in erbarmelijke staat en moest worden vervangen. Hiervoor had Kon-Tiki reeds een sleepboot en een zolderschuit aangeschaft, maar deze moest nog worden opgebouwd. Deze klus ging voor de juniorvletjes.*

*Daarna gooide het gemeentelijk energiebedrijf roet in het eten, want op de plaats waar een van de gebouwen van Kon-Tiki stond, moest een energiestation worden gebouwd. Hoewel Kon-Tiki hiervoor wel een financiële tegemoetkoming kreeg, moest er een nieuw gebouw worden gebouwd, waar op dat moment alle energie in werd gestoken.*

*Ook de scheepshelling kwam bij de bouw van het energiestation te vervallen en er moest een alternatief worden gezocht. Er werd besloten een botenlift te maken. Het geld was uiteraard inmiddels allang op, dus werden door een groep vrijwilligers de handen maar weer uit de mouwen gestoken. Dit was 1994.*

*Toen is ook de draad voor de bouw van de juniorvletten weer opgepakt. In het najaar van 1994 was namelijk beloofd, dat de 10- en 11-jarige waterscouts in het seizoen '95 gebruik mochten gaan maken van de al jaren beloofde bootjes. De bouw van 1 juniorvlet werd ondergebracht bij de "Lieven de Keyschool"op de voormalige werf Zuidam. Voor de bouw van nog 2 andere juniorvletten moesten de handen weer uit de mouwen en met hulp van "Volker Stevin" konden deze in slechts 2 weekenden in elkaar worden gelast.*

*Na al deze inspanningen moesten de scheepjes ook mooi worden afgewerkt. Daarvoor moesten de vletjes eerst worden gestraald en gecoat. Gelukkig werden we hierbij geholpen door de firma "Braspenning". Dit werd allemaal een week voor de tewaterlating gerealiseerd. En toen nog afschilderen in de kleur. De avond voor de tewaterlating werden de laatste kwaststreken nog opgebracht en het want door jachtwerf "de Rietpol" verzorgd, want het moest klaar voor koninginnedag. Het is gelukt en we hopen dat onze 10- en 11-jarige scouts veel plezier van hun nieuwe bootjes hebben. Er staat nog 1 op stapel en deze zal bij de "Lieven de Keyschool" in samenwerking met Kon-Tiki worden gebouwd en moet het volgende vaarseizoen van stapel lopen.*
*Maar de eerste 3 juniorvletjes liggen in de vaart en zijn dinsdag 16 mei 1995 "Henk", "Jan" en "Ton" gedoopt.*

*Niek Rozemeijer*
*Scoutinggroep Kon-Tiki te Haarlem*
*Kontikiblad nummer 2 1995*



Het bouwen van een scheepsmodel van de Juniorvlet. Er is een complete bouwhandleiding voor dit model. Hier v.l.n.r. Janneke Bos, Ge Bos-Thoma en Marijke Bos aan het werk met het model tijdens een Scouting activiteit (EC)




Henk Bos tijdens het Nationaal Waterkamp (NAWAKA) van 2006 aan boord van de dekschuit loopt richting de Juniorvletjes Henk (nr 30) en Jan (nr 32). Er achter ligt de sleepboot van Scoutinggroep Kon-Tiki uit Haarlem (EC)




Henk Bos aan het werk in de eerste Juniorvlet tijdens de Scout-In op de Besthmenerberg van september 1983 (EC)

**HOLLANDSE BOOT**



*Het opmeten en bestuderen van een oude Hollandse Boot in het Zuiderzeemuseum te Enkhuizen, Ge Bos-Thoma maakt aantekeningen, 1984 (EC)*

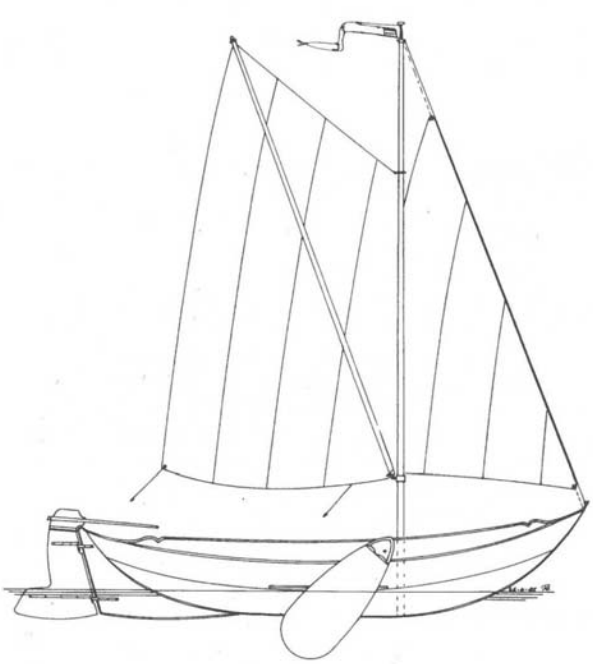
*Een roeiboot, die beter tegen golfslag bestand is, is de 'Hollandse roeiboot'. Deze roeiboot heeft nog wel een oplopend plat vlak tot boven de boeisels. De zijden eindigen ook, zoals bij de vlieger, tegen het opgebogen vlak, maar het geheel is toch veel robuuster dan de slanke vlieger.*
*De Hollandse roeiboot heeft mooie ronde vormen en is geheel gebouwd zoals de vroegere houten schepen.*
*De Hollandse boot kan door twee man geroeid worden en heeft, in plaats van draaiende dollen, uitsparingen in het boeisel. Ze kan ook gezeild worden met sprietzeiltje en fok. Het mastje komt dan tegen de voorste doft, waarna zwaardjes en roertje kunnen worden aangehangen.*
*Er zijn in de Hollandse roeiboot nog drie hoofdgroepen, namelijk de Zeeuwse, de Zuid-Hollandse en de Zwijndrechter.*

*Henk Bos*

*Na het realiseren van de Juniorvlet bestemd als bijboot en zeilvlet voor de jongere leden van Scouting Nederland in september 1983, werd al vlot het plan opgevat om op een soortgelijke manier een versie van een Hollandse boot te maken. Het uitgangspunt is ongeveer het zelfde recept als van de Juniorvlet nl:*
** lengte circa 4 meter*
** breedte circa 1.6 meter*
** het zeilpunt ongeveer op 2.1 meter*
** het lateraalpunt op ongeveer 1.8 meter*



*Het opmeten en bestuderen van een andere Hollandse Boot tijdens het werkgroep Tuigerij weekend, 1984, links Hein Sommer, daarnaast Ge Bos-Thoma, en onbekend (EC)*



*Het uiteindelijke ontwerp van de Hollandse Boot van Henk winter 84/85 (EC)*

*Met het verschijnen van deze boot zijn er 3 types met ongeveer dezelfde eigenschappen en vaarprestaties, zodat ze tegen elkaar kunnen varen. Begonnen is om zoveel mogelijk informatie te verzamelen in de vorm van tekeningen en foto's. Veel was er in ons eigen fotoarchief niet te vinden zodat extern gezocht moest worden. Gelukkig is er in het Enkhuizer Zuiderzeemuseum zowel een houten als een stalen exemplaar aanwezig. Verder zijn er nog enige tekeningen. Tijdens het jaar 1984 is alles wat we*



*De staalplaten gesneden en geknipt, die nodig zijn voor de bouw van de Hollandse Boot, Pinksteren 1985 (EC)*



*Henk Bos en Wim de Ruijter kijken vanuit de nok naar de bouw van de Hollandse Boot, Pinksteren 1985 (EC)*

*tegen zijn gekomen en wat op een Hollandse boot leek gefotografeerd en zonodig opgemeten zodat aan het eind van het jaar een redelijk beeld gevormd kon worden hoe het scheepje er uit zou moeten gaan zien. In december 1985 zijn de eerste ontwerpen geschetst en getekend, zodat het uitwerken kon beginnen. De technische gegevens, tekeningen, uitslagen en constructie-methode zijn gepubliceerd in Bokkepoot nummer 62 van 1986.*

*Henk Bos*

*HOLLANDSE NIEUWE Hollandse boot; Sbase 1917*
*H. BOS 4.00 x 1.80 x 1.00 meter.*
*Na voor de zeetjalk Linquenda een 4 meter vlet als bijboot gemaakt tehebben stelde Jaap Duivetter in een gesprek: "jammer dat het geen interesant type is, een Hollandse Boot zou mooier zijn". Met de voor de 4 meter Juniorvlet ontwikkelde rekenroutines zou het niet moeilijk moeten zijn om een Hollandse boot te bouwen. Janneke was in de leeftijd dat de optimist te klein werd en er eigenlijk zwerftochten met zus Marijke of vriendinnen gemaakt zouden moeten worden. Deze nieuwe uitdaging werd verder uitgewerkt. De lengte van de Hollandse Boot zou ook 4 meter worden, daar hij anders niet in de garage zou passen, en er moest met 2 personen in geslapen kunnen worden. De computer programma's werden getest, waarna het tijd werd om een ontwerp te maken. Veel was er in ons eigen fotoarchief niet te vinden zodat extern gezocht moest worden. Gelukkig is er in het Enkhuizer Zuiderzee Museum het een en ander aanwezig. Zowel een houten als een stalen exemplaar hebben ze in het depot. Verder zijn er nog enige tekeningen.*



*De laatste hand wordt gelegd aan het aflassen van de Hollandse Boot in de botenloods in Uitgeest (EC)*



*De Hollandse Boot is helemaal vaarklaar en ligt hier in de Neksloot tegenover het buurthuis De Schuilhoek in Heemskerk, zomer 1985. Dat was ook meteen het laatste jaar dat dat mogelijk was want daarna legde het Waterschap een stuw aan tussen Heemskerk en Uitgeest, een onneembare horde (EC)*




*Tijdens het jaar 1984 is alles wat we tegen zijn gekomen en wat op een Hollandse Boot leek gefotografeerd en zonodig opgemeten, zodat aan het eind van dat jaar een redelijk beeld gevormd kon worden hoe het scheepje er uit zou moeten gaan zien. Er is veel materiaal verzameld over Hollandse boten en uiteindelijk werd voor de vorm gekozen*



De Hollandse Boot 'Hollandse Nieuwe' gefotografeerd in Zeeland voor de LVBHB reunie 1986. Destijds was dit nog getijdewater (Theo en Marijke Hoogmoed)

van een Boskoperboot uit 1921 met aanvullingen van het stalen exemplaar. In december 1985 zijn de eerste ontwerpen geschetst en getekend, zodat het uitwerken kon gaan beginnen. In het Pinksterweekend daarop zijn samen met Wim en Greet de Ruiter twee casco's gemaakt nl. van 'Hollandse Nieuwe' en 'Grietje'.

*Henk Bos*



De Hollandse Boot 'Hollandse Nieuwe' achter de Margeja onderweg van Den Helder naar Harlingen over de Waddenzee naar de LVBHB reunie van 1988. Deze tocht werd gedenkwaardig omdat de boot hier nog drijft (het heeft geen luchtkasten). Alles ging goed tot de veerboot van Texel voorbij kwam en het met een golf vol gooide... (EC)



De Hollandse Boot zat nog vast aan de sleeplijn. De duikclub Texel zorgt ervoor dat de boot weer uit het water opgetakeld kan worden (EC)



De Hollandse Boot 'Hollandse Nieuwe' weer bijna boven water. Alles wat zeevast zat hebben we kunnen behouden. De rest dreef weg... (EC)



De Hollandse Boot heeft een eigen botentrailer die op de aanhanger gereden kan worden (EC)



De Hollandse Boot past precies in de garage in de Cornelis Groenlandstraat (EC)




*In juli 2000 werd een internationaal feest in Brest bijgewoond, Henk en Ge Bos met de aanhanger met daarop de smederij en Janneke Bos met de Renault Express en daarop de volledig opgeknapte Hollandse Boot (EC)*



*Het zeilteken is bedacht door Derk-Jan Wever (EC)*



Belastingdienst **Douane**

**Gegevens van het pleziervaartuig**

| | |
|---|---|
| Merk en type | HOLLANDSE BOOT |
| Materiaal romp | STAAL |
| Bouwjaar | 1985 |
| Bouwnummer | — |
| Lengte | 4 m |
| Breedte | 1,80 |
| Motor | ☐ binnenboord ☒ buitenboord |
| Merk motor | YAMAHA |
| Motornummer | 256 A 105333 00 |

*De gegevens hieronder alleen invullen als ze van toepassing zijn.*

| | |
|---|---|
| Teboekstellingsnummer / Ander registratienummer | — |
| | EIGEN BOUW |
| Bijzonderheden | |

**Verklaring voor een pleziervaartuig**

**Doel, geldigheidsduur en gebruik**
Deze verklaring is afgegeven door de Nederlandse douane. Zij dient als bewijs dat BTW is betaald voor het pleziervaartuig dat hiernaast wordt omschreven. Met deze verklaring kan het vaartuig, bij terugkeer in Nederland, met vrijstelling worden toegelaten.
Deze verklaring geldt voor onbepaalde duur en hoort bij het vaartuig. Als het vaartuig van eigenaar wisselt, kan de verklaring aan de nieuwe eigenaar worden overgedragen. Het is raadzaam deze verklaring bij het varen aan boord te bewaren.

***Let op!*** Elke wijziging op deze verklaring die niet door de Nederlandse douane is aangebracht of gewaarmerkt, maakt deze verklaring ongeldig.

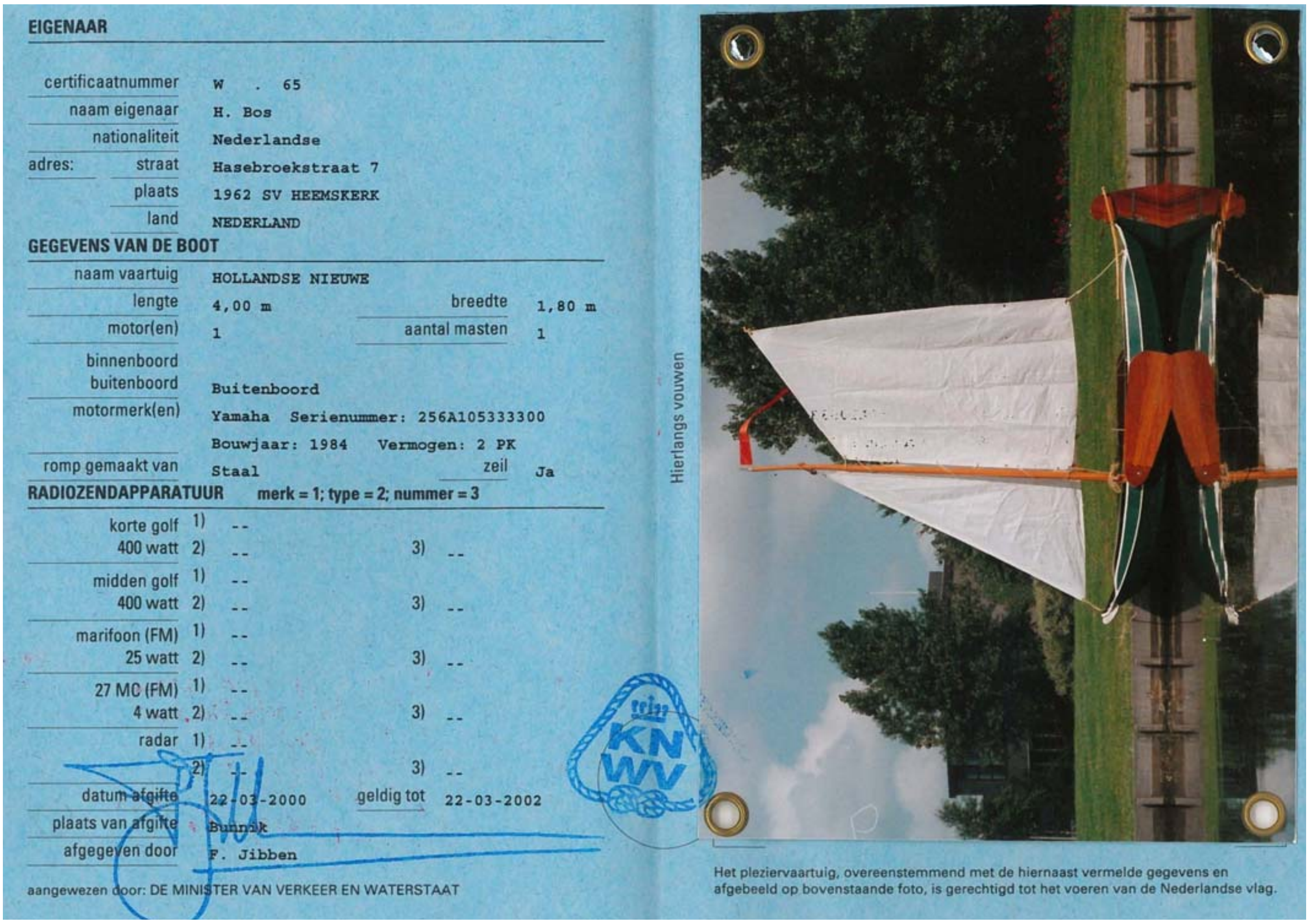
Douane post: ALKMAAR
Ruimte voor stempel
Datum afgifte: 21-06-2000
Naam ambtenaar: A.J.P. Gerbing
Handtekening ambtenaar
Volgnummer: 033746

*De BTW verklaring van de Hollande Boot (EC)*



*De Grietje van Willem de Ruijter, voorjaar 2014 (EC)*

*Onder: de Vlaggebrief van de Hollandse Boot (EC)*



**EIGENAAR**

| | |
|---|---|
| certificaatnummer | W . 65 |
| naam eigenaar | H. Bos |
| nationaliteit | Nederlandse |
| adres: straat | Hasebroekstraat 7 |
| plaats | 1962 SV HEEMSKERK |
| land | NEDERLAND |

**GEGEVENS VAN DE BOOT**

| | | | |
|---|---|---|---|
| naam vaartuig | HOLLANDSE NIEUWE | | |
| lengte | 4,00 m | breedte | 1,80 m |
| motor(en) | 1 | aantal masten | 1 |
| binnenboord | | | |
| buitenboord | Buitenboord | | |
| motormerk(en) | Yamaha Serienummer: 256A105333300 | | |
| | Bouwjaar: 1984 Vermogen: 2 PK | | |
| romp gemaakt van | Staal | zeil | Ja |

**RADIOZENDAPPARATUUR** merk = 1; type = 2; nummer = 3

| | | |
|---|---|---|
| korte golf 400 watt | 1) -- 2) -- | 3) -- |
| midden golf 400 watt | 1) -- 2) -- | 3) -- |
| marifoon (FM) 25 watt | 1) -- 2) -- | 3) -- |
| 27 MC (FM) 4 watt | 1) -- 2) -- | 3) -- |
| radar | 1) -- 2) -- | 3) -- |

| | | | |
|---|---|---|---|
| datum afgifte | 22-03-2000 | geldig tot | 22-03-2002 |
| plaats van afgifte | Bunnik | | |
| afgegeven door | F. Jibben | | |

aangewezen door: DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

KNWV

Hierlangs vouwen

Het pleziervaartuig, overeenstemmend met de hiernaast vermelde gegevens en afgebeeld op bovenstaande foto, is gerechtigd tot het voeren van de Nederlandse vlag.

**JADI**



*De Jadi op haar vaste zomerligplaats aan het Uitgeestermeer vlakbij jachthaven Zwaansmeer (EC)*

De Jadi is het schip dat de klipper Callao heeft opgevolgd. Het schip was eigendom van de Thor Heijerdahlgroep uit Heemskerk. Toen het slechter ging met de scoutinggroep, is er samenwerking gezocht met scouting Uitgeest.

Motorschip, gebouwd op de scheepswerf van de Gebroeders Coops te Hoogezand in 1928.
Lengte 31,42 m, breedte 5,36 m, inzinking 1,13 m.
Volgens de laatste meting in april 1987 32,482 ton.
Als Janna Helena in juli 1928 voor het eerst gemeten op 150,049 ton. Daarna heeft het schip de scheepsnamen Marinus en Elisabeth gehad. In juli 1957 op 204,270 ton gemeten.



*De Jadi op haar winterligplaats in de haven van Uitgeest, 27 mei 2012 (EC)*




*De Jadi op haar winterligplaats in de haven van Uitgeest, 27 mei 2012 (EC)*

# VERENIGINGEN

Henk Bos is lid gegeweest van een aantal verenigingen.
Dat lidmaatschap is vrijwel nooit passief geweest.
Als hij ook maar even dacht dat iets opgepakt moest worden of dat het anders kon, ging hij aan de slag.
Dat resulteerde niet alleen in langdurige lidmaatschappen maar ook in vele tientallen jaren als vrijwilliger.
Henk heeft veel betekend voor de verschillende verenigingen, hoeveel kan uit onderstaande worden opgemaakt.

**SCOUTING**



*Henk Bos is het kleine jongetje links vooraan met de armen over elkaar, achteraan staat dominee Hallewas.*
*Een van de eerste foto's van Henk bij de Luthergroep David uit Nieuwe Pekela net na de oorlog (padvinderij was verboden in de oorlog) (EC)*

*Op de foto staat Henk vooraan met de armen over elkaar, dit zal op kamp geweest zijn. We gingen niet alleen op Luthergroepkamp, maar de jeugd van Stadskanaal en Wildervank ging ook mee. We hadden dan kampen van 100 personen, jeugd van 7 tot 16 jaar. Een dominee was Co Castelein uit Zeist. Op de vrijdagavond hadden we feestavond die we zelf invulden en dan kwam Ome Jan (achternaam mij niet bekend) uit Amsterdam een verhaal vertellen.*

*Betsy Smit-Bos*



*Henk Bos is het kleine jongetje helemaal onderaan, 2e van links. Installatie bij de gemengde Luthergroep David uit Nieuwe Pekela poserend in de Lutherse kerk van Nieuwe Pekela (EC)*



*Op kamp, aan deze kant van de tafel zitten links vooraan Hessel Bos en Betsy Smit-Bos (EC)*

Scouting is in 1907 ontstaan naar aanleiding van een boekje dat Luitenant Generaal Robert Stephenson Smith Baden Powell had geschreven voor opleiding van militairen in het Britse leger. Bij terugkeer in Engeland bemerkte hij dat Aids to Scouting, zoals dit boekje heette, gebruikt werd bij de opvoeding van de jeugd, maar ook dat zij er mee gingen spelen. Baden Powell besloot toen om het boekje te gaan herschrijven en koos als titel Scouting for Boys.
Om zijn ideeën in de praktijk te testen organiseerde hij een proefkamp. Dit kamp, waaraan 21 (dit in tegenstelling tot hetgeen op de gedenksteen staat) jongens van arm tot rijk deelnamen, werd gehouden op Brownsea Island van 1 tot 9 augustus 1907. Tijdens dit kamp bemerkte B.P. (zoals hij inmiddels werd genoemd) o.a. dat de kleding die de jongens droegen niet bepaald geschikt was voor het spel dat hij in gedachten had. Er moest dus speciale kleding komen die tegen een stootje kon en bovendien het verschil tussen de bestaande klassen ophief.



*De moeders gingen vaak mee als kookstaf, de kleine blonde jongen is Hessel Bos (EC)*

*Henk was vanaf zijn 7e tot 16 jaar lid van Luthergroep David Pekela. Dit was een padvindersgroep van de Lutherse kerk in Nederland. We hadden blauwe uniformen met oranje das en koord. De vlag was oranje waarop geborduurd Luthergroep David.*

*Betsy Smit-Bos*



*Op de foto zie je Henk met naast hem broertje Hessel en daarnaast neef Hessel (zoon van Oom Hindrik en tante Antje Raatjes). Verder zie je in uniform Ds. Hallewas (vader van Daan) en ds. Berveling van de Lutherse kerk in Stadskanaal.*
*We hadden met Hemelvaart een uitwisselingweekend. Dit was in Stadskanaal. Het ene jaar in Stadskanaal, dan in Pekela of Wildervank.*
*Er werden dan activiteiten georganiseerd en Henk zal iets gewonnen hebben. Wij sliepen dan bij gastgezinnen.*
*Ds. Hallewas was onze Do verder bestond de leiding uit een Bika en een Wadi. 1x per jaar gingen we op kamp.*
*Oma Bos ging vaak mee als kookster. De jongens van 7-12 waren trekkers en van 12-16 verkenners. Betsy Smit-Bos (EC)*

Aanvankelijk verscheen Scouting for Boys in zes afleveringen en was bedoeld als spelplan voor bestaande jeugdverenigingen. Er bleek dat dit idee niet direct opgepakt werd. De jeugd ging op eigen houtje en zonder hulp van ouderen spontaan patrouilles vormen.
Hierop besloot Baden Powell zelf de beweging te gaan begeleiden en zo ontstond Scouting, een vereniging die uitgroeide tot de grootste jeugdvereniging ter wereld, oorspronkelijk uitsluitend bedoeld voor jongens van 12 t/m 17 jaar.

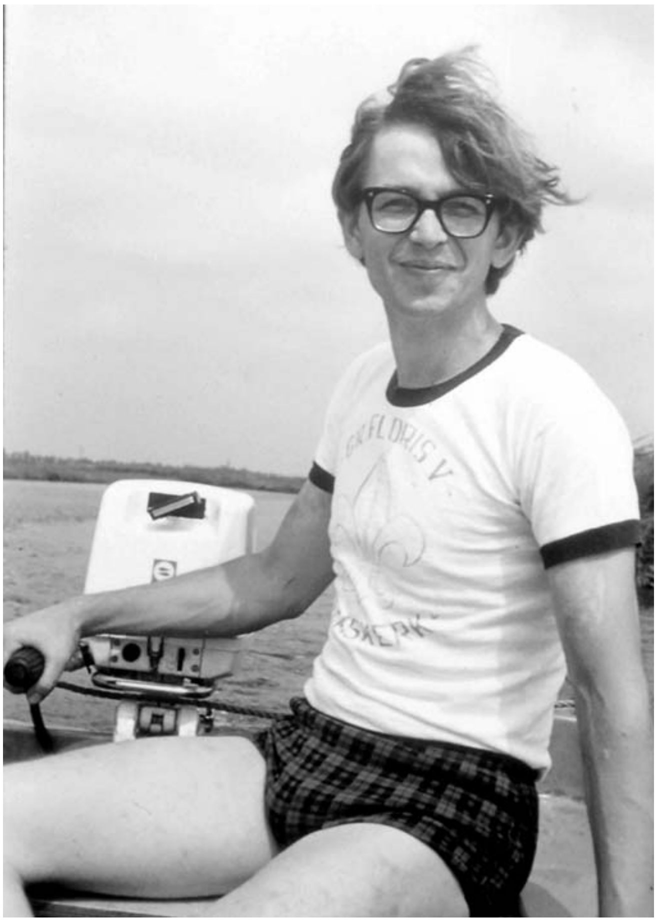
Scoutmaster Bernhard Blythe van de 16th Oxfordgroup had het idee opgevat om met een aantal jongens in de zomervakantie per fiets een tocht te maken naar het vaste land. Daartoe had hij contact gelegd met o.a. het Jongelingen Matrozenkorps Jong Nederland in Rotterdam en journalist Gos de Voogt in Amsterdam. Op donderdag 4 augustus kwam hij met zes jongens, die door proeven van bekwaamheid als besten gekozen waren, aan in Rotterdam. Hier werden zij ontvangen door de leden van het Matrozenkorps, dat de patrouille gastvrijheid zou verlenen. Na verschillende rondleidingen door Rotterdam en een bezoek aan Den Haag en Scheveningen vertrokken de scouts op maandag 8 augustus naar Amsterdam, waar zij ontvangen werden door Gos de Voogt die daar voor onderdak gezorgd had. Na een verblijf van twee dagen in Amsterdam vervolgden de Britse Scout hun trektocht door Nederland en België, waarna ze op 17 augustus vanuit Rotterdam naar Oxford vertrokken.




*Zo lagen we in het stro in een kampeerboerderij. Dit zijn de meisjes (eekhoorns de kleintjes, zwaluwen de grote meisjes) Betsy Smit-Bos (EC)*



*Henk Bos plant de vlag van de Graaf Floris V (EC)*



*Henk Bos tijdens een kamp van de Graaf Floris V groep uit Heemskerk aan het varen (EC)*

Het bezoek van de Engelse Scouts was mede aanleiding om in verschillende plaatsen padvinderstroepen op te richten. Als overkoepelende organisatie werd op 5 januari 1911 in Amsterdam de "Nederlandsche Padvinders Organisatie" (NPO) opgericht, terwijl ongeveer tegelijkertijd in Den Haag de "Jonge Verkenners" tot stand kwam.
In november 1911 ontstond de "Nederlandsche Vereeniging van Boy Scouts", die later opging in de NPO.
Op 10 maart 1912 werd de "Nederlandsche Padvindersbond" (NPB) opgericht, waarin de "Jonge Verkenners" werd opgenomen.

Op 2 april 1941 werd de padvinderij door de Duitse bezetter verboden, met als reden dat het een vijandige organisatie was die vanuit Londen geleid werd.
De hoofdkwartieren werden verzegeld en alle administratie e.d. werd in beslaggenomen en vernietigd.
De groepshuizen werden eveneens verzegeld en later ter beschikking gesteld van de NJS. Al het voor hen niet bruikbare werd verbrand, zodat veel verloren is gegaan.
Desondanks ging scouting ondergronds toch door.
Er ontstonden ineens verschillende nieuwe clubjes, zoals wandelclubs, handwerkclubs e.d. Toen direct na de bevrijding overal scouts opdoken en actief waren, bleek dat scouting niet was verdwenen.

Op 6 januari 1973 werd de vereniging Scouting Nederland opgericht waar alle vier de verenigingen in opgingen.

Nadat Henk Bos in Heemskerk ging wonen, kwam hij bij de Graaf Floris V groep terecht. Daar gaf hij leiding.
Tijdens de kerkdiensten in de Hervormde Kerk in het centrum van Heemskerk kwam hij Ge Thoma tegen.
Ge Thoma ging eveneens leiding geven bij de Graaf Floris V groep. De Graaf Floris V groep is een landgroep.
Ze gingen regelmatig kamperen, waarbij ook werd gekampeerd op vlotten op het water.



*Akela Ge Thoma neemt de belofte af van een welp in het troephuis Florisheem van Graaf Floris V, Heemskerk (EC)*



*Akela Ge Thoma drinkt samen met Baghera Janny Thoma uit een flesje bij scouting Graaf Floris V (EC)*



*Akela Ge Thoma en vaandrig Henk Bos trouwen op 1 april 1966, het feest is bij scouting Graaf Floris V (EC)*



*1966, overstappen van welpen naar verkenners, hier Henk Bos hangend aan de boom, scouting Graaf Floris V groep Heemskerk (Jan Jaap Sanderse)*

*Ik heb geen spullen die herinneren aan die tijd. Ik heb wel wat vage herinneringen, ik was in die tijd nog verkenner en heb de eerste lelievlet(s) zien "bouwen" in ons clubhuis. Dit was denk ik net voor of net na de splitsing.*
*De boot (of boten) in opbouw lag(en) danig in de weg, maar we accepteerden dat. Het clubhuis leek meer op een smidse dan een speelruimte.*

*Ik vond wat foto's met Henk erop. Maar niet veel. Twee uit 1966, gemaakt tijdens mijn overstap van Welpen naar verkenners en één van 1967, een Sint Joris activiteit.*
*Henk zit volgens mij voor, links (op achterhoofd).*

*Jan-Jaap Sanderse*
*Oud lid Graaf Floris V Heemskerk*



*1967, St. Joris viering, graaf Floris V groep Heemskerk, Henk Bos speelt muziek links voor (Jan Jaap Sanderse)*

**Geschiedenis Graaf Floris V en Thor Heijerdahlgroep**

In 1910 werden in Nederland de eerste padvinders geïnstalleerd. Her en der ontstonden padvindersgroepen, die zich na verloop van tijd verenigden in de Nederlandse Padvinders Vereniging, de Katholieke Verkenners, de Katholieke Gidsen of het Nederlandse Padvindsters Gilde.

Ook in Heemskerk was een groep opgericht, te weten de St Adelbertus. Het zou tot 1958 duren voordat er over een nieuwe, tweede groep in het dan 7000 inwoners tellende Heemskerk zou worden gepraat.
Praters zijn op dat moment Kooger, De Mink en De Wit.

Als oud-verkenners wil het drietal een niet-katholieke padvindersgroep oprichten. Een zogeheten 'open'-groep dus, die voor iedereen toegankelijk is. Tijdens een vergadering op 17 februari, besluit het drietal een aanbevelingscomité op te richten, dat ervoor moet zorgen dat de nieuwe groep ook leden krijgt. Een week later werd dat comité opgericht, waarin ook burgemeester Nielen van Heemskerk zitting neemt.
Het aanbevelingscomité stuurt brieven naar scholen en gezinnen, met het verzoek om lid te worden van de nieuwe padvindersgroep. Na die eerste oproep melden zich vier jongens aan. Voor Hopman Kooger en vaandrig De Mink voldoende om te starten met het spel der verkenners.
In de weken die volgden nemen de jongens vriendjes mee, en als de groep op 10 mei 1958 haar eerste officiële troepmiddag opent, telt de groep tien leden. Op 27 september 1958 worden de jongens en de leiding geïnstalleerd op het landgoed Marquette.

Van schuur tot woning
Het eerste clubhuis is een gammel houten schuurtje dat de groep in bruikleen heeft gekregen van de gemeente.
Tot januari 1959 maken ze hiervan gebruik, omdat het schuurtje dan plaats moet maken voor een school, de tegenwoordige Wingerd. De groep krijgt van de gemeente een oud woonhuis (Van Coevenhovenstraat 3) als nieuw onderkomen aangewezen. Maar op 2 november 1959 moeten ze ook hieruit, omdat het huis plaats moet maken voor nieuwe woningen in het groeiende Heemskerk.
Datzelfde geldt ook voor het tweede woonhuis (Marquettelaan 2) dat de burgemeester vervolgens aanbiedt. Op 1 maart 1960 staat de groep dan letterlijk op straat, en komen de jeugdleden op zaterdagmiddag bijeen onder een lantaarnpaal aan de Marquettelaan. De troep bleef echter actief en zo kwam het, dat na bijna een jaar het nieuwe troephuis aan de Mozartstraat gebouwd kon worden.
Want de gemeente helpt de groep aan een stuk grond en schiet ze te hulp bij de bouw van het nieuw clubhuis: Florisheem. Op 6 april 1962 tekenen groepsvoorzitter N.J. van Aken en secretaris G. van der Giessen hiervoor een overeenkomst met burgemeester Nielen, 'aangaande een perceel grond, groot 650 vierkante meter, kadastraal bekend gemeente Heemskerk, sectie D, nrs 1593 (ed) en 49 (ged) voor een tijdvak van twintig achtereenvolgende jaren, met terugwerkende kracht ingaande op 1 januari 1960 tegen een huurprijs van Fl 1,- per jaar…'

Florisheem en de verbouwingen
Het nieuwe clubhuis krijgt de naam Florisheem, en bestaat uit twee grote ruimtes voor welpen en verkenners, een klein washok met twee toiletten en een aangebouwde keuken met een minuscuul magazijntje. In 197x wordt het magazijntje vergroot tot het huidige leiderskamertje. Aan de achterzijde van het clubhuis wordt een nieuwe magazijn gebouwd.
Eind jaren zeventig wordt de oude keuken gemoderniseerd en voorzien van inbouwapparatuur en een grote bar.
In 1990 volgt de meest recente verbouwing en aanbouw: de ingang wordt verplaatst, er komt een nieuw washok met twee douches en tweemaal drie wasbakken met ventilatie en het nauwe gangetje maakt plaats voor een ruime entree.

De eerste 1e prijs
Nu de groep een echt clubhuis heeft, kan het verkennersspel nog serieuzer worden opgepakt. Er wordt begin jaren zestig voor het eerst meegedaan aan de patrouillewedstrijden. Dit gebeurde echter met geleend materiaal, zodat de jongens niet echt wisten wat ze ermee moesten beginnen. Een tent hadden ze bijvoorbeeld nog nooit opgezet. Zomerkampen hadden tot dan toe plaatsgevonden op terreinen waar de tenten al klaar stonden. Het resultaat was dan ook niet om naar over huis te schrijven. Wel had de patrouille veel geleerd, en wijs van deze ervaring ging het de jaren daarna steeds beter tijdens de Districts Patrouille Wedstrijden. In de loop der jaren ging het steeds beter met Floris V. Toenmalig hoogtepunt was de verovering van de districtstotem en het regionale schild door de Zwaluwen. Dat betekende dat zij aan de nationale patrouillewedstrijden in Ommen mochten deelnemen. Daar streden de 26 beste patrouilles van Nederland, en natuurlijk moest ook dit geleerd worden. De Zwaluwen werden 26e, maar hadden naar eigen zeggen wel een fantastisch weekend.

De jaren zeventig
In 197x wordt Kooger groepsleider en De Mink hopman. Dankzij de originele programma's die vaak over drie tot vier weken werden uitgesmeerd om de spanning in de smokkel-, spionnen- en goudschataffaires op te bouwen - en het groeien van het aantal bewoners van Heemskerk, stijgt het aantal leden van de groep. Besloten wordt om een tweede verkennersgroep op te richten, onder leiding van Jan Sanderse Sr, later opgevolgd door Jan Blokker en weer later door de heer Nagelkerke. De gezonde competitie tussen beide groepen die er aanvankelijk was, loopt uit op rivaliteit, mede omdat Groep 2 ook vaak het water opzoekt. Aangezien landverkenners daar niet thuis horen, besluit de leiding zich bezig te houden met de zeeverkennerij.
Deze groep is tegenwoordig bekend als Thor Heyerdahlgroep en zit aan het Zwaansmeer in Uitgeest. Inmiddels zijn de Thor Heyerdahlgroep en Graaf Floris V, twee aparte groepen, die niets meer met elkaar te maken hebben.



*De zelf gemaakte Lelievletten van de Thor Heijerdahlgroep uit Heemskerk achter de Callao (Peter van den Bosch)*

*Ik zag laatst een oproep om iets te schrijven over je herinneringen aan je vader. Ik heb lang nagedacht wat ik wil schrijven. Mijn herinneringen gaan zo'n 45 jaar terug toen ik als lid van de Jacob van Heemskerk groep kennis maakte met de Thor Heyerdahlgroep. Het zal begin jaren 70 zijn geweest. Bij de kennismaking met je vader bleek dat hij en mijn vader collega's waren bij de Hoogovens.*
*Van de jaren die ik bij de zeeverkenners heb gezeten weet ik niet zoveel meer te herinneren. Wat ik wel herinner is mijn eerste kamp met het wachtschip de Callao. Jouw opa en oma (Thomas??) waren volgens mij mee als kookstaf.*
*Vaag herinner ik mij dat je moeder ook mee was.*
*Of jij er al bij was dat weet ik niet meer. (heb je trouwens nog een zus?) Tevens staat mij het werk aan de lelievletten voor de geest. Wij hadden toen de beschikking over een oude schuur o.i.d. in Heemskerk (achter een school).*
*Hier konden we lelievletten schuren en schilderen.*
*Je vader leerde ik kennen als iemand die zijn kennis graag overdroeg aan andere mensen. Hij was niet altijd even makkelijk als het niet ging zoals hij het wilde. Ik heb veel van hem geleerd qua techniek. (ik zat toen op de LTS-MTS elektro) Ergens rondom 1976 ben ik gestopt met scouting mede omdat het mij tegenstond dat ik voornamelijk bezig was met onderhoud aan het wachtschip.*
*Zowel je vader als je moeder heb ik daarna nog diverse malen ontmoet bij nautische evenementen zoals de Hiswa. Hij begroette mij dan altijd met Bossie. Wij hadden je vader als bijnaam Bartje gegeven.*

*Een paar weken geleden vond mijn broer negatieven terug waarop stond Peter ZV. Het bleken z/w negatieven te zijn van foto's die ik gemaakt had als zeeverkenner.*
*De kwaliteit is helaas niet zo goed meer maar de lelievletten 708 t/m 712 staan er allemaal op evenals een paar foto's van de Callao.*

*Sinds 2000 ben ik via mijn kinderen weer actief geworden bij scouting. 2 jaar terug heb ik bij mijn groep (Jan Campert, Maarssen) geadviseerd bij het oprichten van een waterscouts groep (oude liefde roest niet).*
*Om mijn kennis weer bij te spijkeren heb ik toen op jullie website diverse dingen opgezocht inzake de Lelievlet.*

*Het is jammer dat Henk op een te jonge leeftijd is overleden. Gelukkig heeft hij ons veel nagelaten en ik hoop dat jij dit voort zet.*

*Peter van den Bosch*
*Oud lid Thor Heijerdahlgroep Heemskerk*

*De zelf gemaakte Lelievletten van de Thor Heijerdahlgroep uit Heemskerk bij de Callao (Peter van den Bosch)*





Op kamp met de Callao op het IJsselmeer (EC)

*Als eerste kwam van die andere scouting vereniging (de Adelbertus welke een water tak hadden welke Nautilus heette) en deze is rond 1972 opgegaan in de Thor Heyerdahl. De leiding werd toen gevormd door (wat me nog bij staat): Nagelkerke senior (Algemene leiding), Henk Bos (technische leiding), Roland Menist (technisch), Peter van wijngaarden, Hans Nagelkerke.*
*Wim Specht was toen nog een van de leden (net als wij).*

*En toen wij er bij kwamen werd de Callao aangekocht (of iets later maar niet veel), alle vletten waren reeds gebouwd ik weet nog wel dat je vader later die grote vlet gebouwd heeft.*

*Peter Rumping*
*Oud lid Thor Heijerdahlgroep Heemskerk*

*Onze levens gingen een andere kant op maar nog steeds moet ik met warme gevoelens aan Henk terug denken.*
*Na mijn pensioen dacht ik, naar nu blijkt te laat.*
*Vele uren heb ik bij jullie thuis doorgebracht en vele activiteiten hebben Henk en Ge, soms waren jullie aanwezig, meegemaakt. Ik bewaar daar goede herinneringen aan.*
*Henk was origineel, intensief levend en met een zeer brede interesse. Maar ook het de tijd nemen en met mensen contact houden. Vertrouwen was de basis en meningsverschillen hoorden er bij.*
*Henk heeft door zijn vrijwillig werk een monumentale nalatenschap achter gelaten. Aan jullie en Janneke de taak om dat in stand te houden.*



Admiraal zeilen met Lelieschouwen, NaWaKa 1985 (EC)



Het Nationaal Waterkamp 1985 te Vinkeveen (EC)

*Scouting was jullie lust en leven, later ging dat naar de bruine vloot en hebben jullie prachtige reizen gemaakt. Scouting heeft zoveel aan Henk en Ge te danken dat zij dat in de huidige tijd op een passende wijze mogen uiten.*

*Van de laatste jaren weet ik niet veel maar denk dat de laatste periode voor jullie zwaar is geweest. Alle sterkte bij het verlies van Henk.*

*Groeten,*
*Jan Willem Tempelaar*
*Oud medewerker Landelijk Bureau Scouting Nederland*



Kamperen op het water tijdens het NaWaKa 1985 (EC)

*Met respect voor zijn technische kennis en de manier waarop hij zijn kennis op papier wist te zetten, zodat anderen daarvan konden leren, zo zal ik Henk blijven herinneren. Al die geschriften zullen een blijvende herinnering zijn. Sterkte bij de verwerking van dit verlies.*

*Hermien A. Bos*
*oud voorzitter Landelijke Admiraliteit SN*



Janneke Bos, lid van Thor Heijerdahl, modelbouwt (EC)

Henk Bos was niet alleen aangesloten bij de Graaf Floris V groep in Heemskerk en na de afsplitsing meegegaan naar de Thor Heijerdahlgroep uit Heemskerk, hij was ook landelijk actief. Sinds het schrijven van het Vademecum voor het waterwerk over de Lelievlet, zat hij bij de Landelijk Nautisch Technische Commissie (LNTC). Hij was toen ook keurmeester van de Lelievletten, die pas na goedkeuring een scoutingnummer krijgen, en ook keurmeester van de wachtschepen (varende clubhuizen, vaak een voormalig vrachtschip). Voor Scouting gaf hij talloze cursussen die meestal iets met varen, schepen of het onderhoud daarvan te maken hadden.



*Toon van der Werf en Willem van Geldre kondigen een praatje aan van Janneke Bos, voorzitter van de Commissie Wet- en regelgeving van de Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen (FONV) waar ook Scouting bij aangesloten was, Kleine Vlootraad 25 oktober 2008 (EC)*

Echter niet alles was koek en ei tussen Henk en het landelijk bureau van Scouting Nederland. Zo is er veel gedoe geweest over de auteursrechten, hetgeen uiteindelijk is bijgelegd. Ook was hij het regelmatig niet eens met het vrijwilligersbeleid.

Een stukje uit M3 blad nummer 20:
*Zoals u allen wel gemerkt zult hebben is er op het landelijk bureau nog al het een en ander gebeurd. Zo waren er afspraken over auteursrechten en kopieerlicenties die door het vertrek van Jan Willem Tempelaar uit het zicht zijn verdwenen. Het heeft maanden (te lang) geduurd voor dat er op hoog niveau met behulp van de auteurswet 1912 een voor beide partijen bevredigende overeenkomst is ondertekend.*

*Reorganisatie*
*Organiseren is een kunst. Als je het 'Medewerkers overzicht landelijk bureau' bekijkt blijkt dat niet iedereen de werking van het waterwerk heeft begrepen. Over de organisatie van het waterwerk wordt hard gewerkt om tot een werkbaar geheel te komen. Wij als LNTC gaan er van uit dat we door de vlootraad aangesteld zijn in onze functie en dus alleen door ons zelf of door de vlootraad uit onze functie kunnen worden ontheven. Daarom kunnen we ook geen vrijwilligers overeenkomst sluiten met het Landelijk Bureau en zullen gewoon op de oude manier blijven functioneren.*

*Henk Bos*




*De theorieavonden voor de cursus Varen met grote schepen (MBL M3) seizoen 1995/1996 werden gehouden bij Scouting Kon-Tiki in Haarlem. Hier liggen de dekschuit, het nieuwe motorschip Vertrouwen en de sleepboot Thor H gebroederlijk naast elkaar. De Vertrouwen zou de combinatie dekschuit en sleepboot gaan vervangen omdat die combi uitsluitend met een groot vaarbewijs mocht worden gevaren in de nieuwe regelgeving. 29 september 2007 (EC)*

Na het organiseren van een cursus varen met grote schepen (Machtiging Bootleiding M3) waarbij om de kosten te dekken ook andere deelnemers van de Landelijke Vereniging tot het Zeilend Bedrijfsvaartuig mochten meedoen, is er onenigheid gekomen met het Landelijk Bureau. Begin 1996 waren Henk Bos en Janneke Bos niet langer meer welkom bij de LNTC. Dit geheel tegen de wil van vele leden van de LNTC in. De regionale admiraliteiten waren hier ook niet blij mee. Jan Smit van Admiraliteit 5, Rond Amstel en IJ, nam Henk en Janneke Bos op in de Nautisch Technische Commissie van de Admiraliteit 5. Daar konden ze gewoon verder gaan. Ook konden Henk en Janneke gewoon actief blijven in de wachtschepen-commissie en de opleidingen. Eind 2012 zijn Henk en Janneke Bos ook gestopt bij de Admiraliteit 5. Beide zijn toen Plusscouts geworden, hetgeen Henk tot zijn dood in november 2014 is gebleven. Hij was toen 67 jaar lid geweest van Scouting.

Omdat Henk Bos vond dat hij zijn vrijwilligerswerk vooral voor de waterscouts zelf deed, en niet voor het Landelijk Bureau van Scouting Nederland, besloot Henk om al zijn publicaties op zijn eigen website op internet te publiceren. Op die manier werden de waterscouts zelf niet de dupe van het landelijk beleid.



*De schepen van de Kon-Tikigroep uit Haarlem tijdens het NaWaKa 2006 in Zevenaar, 27 juli 2006 (EC)*



*Tijdens het Nationaal Waterkamp 2006 in Zevenaar werden allerlei beleidsmakers en vertegenwoordigers uitgenodigd die betrokken waren bij de ontwikkeling van de nieuwe Binnenvaart. Door deze vroegtijdig uit te nodigen en te laten zien over welke schepen het ging en hoe Scouting het geregeld heeft (met technische keuringen van wachtschepen en een eigen opleiding voor het varen met grote schepen (MBL M3) bleek het mogelijk om nog wijzigingen aan te brengen die het iets minder onmogelijk maakte om met de grote schepen te blijven varen, 27 juli 2006 (EC)*



*Janneke Bos, voorzitter van de commissie Wet- en Regelgeving van de Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen (FONV) in gesprek met Hans Meintjes van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. In de commissie Wet- en Regelgeving zaten destijds ook experts van Scouting en het Zeekadetkorps Nederland. Janneke draagt hier de oude blauwe LNTC das van Scouting, 27 juli 2006 (EC)*

*Bijzondere mensen sterven niet, zij gaan wel, maar blijven toch voor altijd…*
*Henk was voor mij een inspirerend man; z'n kennis en z'n enthousiasme. De manier waarop hij altijd zorgde dat ik nog meer uit mezelf wist te halen, als vrouw in de techniek! Ook ik zal je missen. Veel sterkte met het gemis en verlies van Henk!*

*Jeroen en Monique (Muck)*
*Auke en Floris Voorderhake*
*Scouting Musinga-Rijn, Wageningen*

*Gecondoleerd met het grote verlies.*
*Wij herinneren Henk als een gedreven man met passie voor boten en motoren. We hebben veel van hem geleerd en vele jaren met hem samen gewerkt. Heel veel sterkte.*

*Peter, Petra, Karin, Tim en Anneke Goeyenbier*
*Scouting Admiraliteit 5*

*Onder: een subkamp op het NaWaKa Zevenaar, 27 juli 2006 (EC)*



*Dag Scout uit onze club, vaarwel*
*We missen je bij ons Scoutingspel*
*Jij volgt nu een ander spoort dan wij*
*De wereld die scouts verkennen, voorbij*

*Jan Koehoorn*
*Directeur Scouting Nederland*

*Zoveel soorten van verdriet,*
*ik noem ze niet.*
*Maar één, het afstand doen en scheiden,*
*en niet het snijden doet zo'n pijn*
*maar het afgesneden zijn.*
*M. Vasalis*

*Met het delen in uw droefheid hoop ik oprecht, dat jullie zonder je vader helemaal te vergeten, snel de toekomst wat aangenamer tegemoet mogen zien.*

*Luc Van Nevel*
*Ere vlootcommissaris*
*Belgische waterscouts*



*Henk heb ik leren kennen via de werkgroep Wachtschepen bij Scouting. Jaren hebben wij hier in goede harmonie samengewerkt en heb ik hem leren kennen en meegemaakt als een kundig en gedreven persoon.*
*Ik condoleer jullie het het verlies voor een voor mij en door mij gewaardeerd persoon.*

*Gerard Steigstra*
*Scouting, examinator VAMEX*

Het volgende bericht is binnen Scoutingfora verspreid:

Henk Bos (73) is op vrijdag 21 november 2014 begonnen aan zijn laatste reis. Henk was door Scouting Nederland onderscheiden met de gouden Jacobsstaf. Hij was de grondlegger van de standaard Lelievlet en Lelieschouw, de ontwerper en bouwer van de Juniorjol en de Juniorvlet, en auteur van diverse vademecums voor het waterwerk. Cursussen zoals werfbaas, motordrijver en M3 (varen met wachtschepen) zijn door hem vele jaren gegeven. Het lesgeven en examineren maar ook de kennisoverdracht zaten hem in het bloed. Hij deed het graag. De website www.xs4all.nl/~bosq en het informatieblad Info20m zullen door zijn dochter Janneke Bos worden voortgezet, voor zover mogelijk.

*Groot respect voor alles wat hij voor het waterwerk heeft gedaan: TOPklasse. Vele jongeren hebben hun eerste rimpels in het water gemaakt in een vlet en hebben hun kennis opgedaan uit geschriften van zijn hand.*
*Sterkte bij dit verlies.*

*Alexander Haccou*
*Project manager bij Nawaka*

*Weer verstomt een kritische stem, een stem die niet gauw opgaf en altijd maar probeerde zijn kennis en kunde over te brengen wat niet altijd in dank werd afgenomen. Vele uren hebben we over alles wat maar techniek was en wat vooral beter kon gebrainstormd. Vele jaren hebben we met plezier op de HISWA voor Scouting Nederland gestaan. Via M3 de wachtschepencommissie het keuren en examineren van de wachtschepen naar het CWO GMs-Groot Pleziervaart bewijs, vanaf de wieg tot en met het uitvoeren je bent er bij geweest,*



*Groet Frank van Nieuwburg*
*Wachtschepencommissie Scouting Nederland*
*Examinator VAMEX*

*Beste Janneke en familie, gecondeleerd met het verlies van een bevlogen man, alleskunner en allesweter. Hij leeft voort in alle documenten en materialen die hij ontwikkeld heeft.*

*Tjerk Hazeveld*
*LNTC Scouting Nederland*

*Gecondoleerd. Zijn spoor loopt hier ten einde, maar gaat elders door. En, Janneke neemt het roer over, geweldig. Een van de pijlers in het waterwerk valt stil, zijn werk gaat door.*

*Marisca Kamperman*

*Keep on the good work, al zal het in veel opzichten moeilijk zijn.*

*Leo Lemstra*

*Sterkte met het verwerken van dit zware verlies. Laten we vooral de goede herinneringen in ere houden.*

*Edwin Echtermeijer*

*Gecondoleerd, ik heb Henk een keer ontmoet maar lees zijn publicaties over de bouw van een Lelievlet regelmatig en zal zijn advies ook na het overlijden gebruiken bij de bouw van de kit. Sterkte.*

*Frans Schouffoer*

*Gecondoleerd Janneke. Een heleboel kennisoverdracht komt hiermee ten einde. Sterkte met het verlies.*

*Fok!*

*Dit is echt een verlies voor de Waterscouting*

*Handige Harry*

*Dit zie ik als een enorm verlies voor o.a. scouting.*

*Dikkie*

*Zijn onschatbare kennis en inbreng in het waterwerk zal altijd gewaardeerd blijven!*

*Doc*

*De inzet van Henk voor Waterscouting en voornamelijk de technische ondersteuning voor Wachtschepen wordt erg gewaardeerd!*

*Sjef*

**LVBHB**



*Ge Bos-Thoma op het dak van museum Nemo in Amsterdam kijkend over de museumhaven Amsterdam, een van de oudste museumhavens in Nederland, 18 juni 2006 (EC)*

Oftewel de vereniging met de lange naam: Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig. Ooit in Marken in 1975 opgericht als Varend Museumschip, en daarna diverse namen gehad zoals het Historisch Bedrijfsvaartuig, de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Zeilend Bedrijfsvaartuig (voor de fusie met de motorschepen), de Landelijke, etc. Uiteindelijk maakt de naam niet zo veel uit. Het gaat er uiteindelijk om dat het een vereniging is waarvan iedereen kan lid worden (met of zonder schip) die de oude bedrijfsmatig gebruikte schepen in de Nederlandse (binnen)scheepvaart een warm hart toeschrijft. Allerlei soorten schepen zijn via hun eigenaren aangesloten, ook schepen die niet zijn aangesloten bij andere behoudsorganisaties (met ballotagecommissie).

Henk en Ge Bos waren op de eerste bijeenkomst in Marken in 1975 aanwezig maar destijds nog geen lid. Dat kwam pas in 1981.

*Strikt genomen moet je die vraag niet aan mij stellen maar aan Eric Gerding, die doet de ledenadministratie.*
*Maar ik heb het even voor je opgezocht: 8106 001.*
*Dus ik denk dat hij in 1981 lid is geworden. Dat is (in het kader van de kritisch interpretatie van bronnen ;-) niet helemaal zeker: die indeling in jaar-maand-spatie-volgnummer is bedacht door Henk, dus het zou kunnen zijn dat hij zichzelf een "mooi" nummer gegeven heeft. Aan de andere kant: 8106 klinkt niet heel "mooi".*



*Overigens stond het lidmaatschap de laatste paar jaar al op naam van Henk en Ge samen, dus Ge heeft nu nog dat nummer.*

*Jan Sepp*
*Voormalige schepenadministratie*



*Henk Bos*
*Een bijzonder mens*
*En dat was hij*

*Een van de eerste keren dat ik Henk ontmoette was als beginnend penningmeester (zo goed als zonder penningen) van de LVZB, thans LVBHB.*
*Ik had een gesprek met hem over een onenigheid die hij had met het bestuur i.v.m. een boekje dat in eigen beheer was uitgegeven door de werkgroep tuigerij, waar Henk deel van uitmaakte. Daar ik geen zin had in deze erfenis besloten we dat er een dubbele streep onder deze queste gezet zou worden.*
*In die tijd was een PC nog geen algemeen goed, ik had er geen maar Henk wel. We besloten om samen het ledenbestand digitaal op te zetten, Henk in een DOS database en ik op schrift. Bij iedere mutatie was er dan contact zodat het bestand up to date bleef.*
*Telkens als er een lijst nodig was of adresstickers voor het verzenden van de Bokkepoot hoefde ik maar een telefoontje te plegen en het was voor elkaar.*
*Het ledenbestand werd gekoppeld aan het schepenbestand en het begin voor het boek Schepenlijst 1991, Blij dat ze nog varen en het latere boek Schepen die blijven, was geboren. Samen met Jan Weidema, die we helaas ook moeten missen, is er veel op een DVD gezet. Bij de reunie in Den Helder sprak ik Henk voor het laatst. Hij was al erg ziek maar had nog vele plannen, ik zag zijn aanwezigheid in Den Helder als een afscheid van zijn geliefde club en schepenvrienden waarvan wij deel mochten uitmaken.*

*Anneke en Nico van der Loos*
*Voormalige ledenadministratie en penningmeester*

Sinds 1975 bestond er een werkgroep Tuigerij, Behoud, Onderhoud en Gebruik. In 1977 werd dat de werkgroep Tuigerij en Documentatie. Sinds hun lidmaatschap van de vereniging zijn ze beiden ook lid van de werkgroep Tuigerij en Documentatie.



*De werkgroep Tuigerij en Documentatie bij Janneke Bos thuis. V.l.n.r. Paul Bonnet, Marja Priem, Henk Bos, Gerard van Katwijk, Boudewijn de Haas, Joram Lehmann, Bart Vermeer, Erick Takes, Anthon Snel, Ge Bos, Hein Vermeer, 12 oktober 2005 (EC)*



De werkgroep Tuigerij en Documentatie op 18 oktober 2006.
V.l.n.r. Bart Vermeer, Joram Lehmann, Anthon Snel, Boudewijn de Haas, Hein Sommer en Ge Bos-Thoma (EC)

De werkgroep Tuigerij en Documentatie bestond uit een vrij vaste groep deelnemers die regelmatig bij elkaar kwamen en ook regelmatig een dag of een weekend met elkaar doorbrachten als activiteitenweekend. De laatste activiteit van de werkgroep was op 3 februari 2013. Daarna kwam de werkgroep Kennisdeling en de werkgroep Historische Scheepsbouw. Henk, Ge en Janneke sloten zich aan bij de werkgroep Kennisdeling.



De werkgroep Tuigerij en Documentatie op 3 februari 2013, de laatste activiteit als Tuig. Bij Bart Vermeer de restauratie van een klein bootje bekijken.
V.l.n.r. Boudewijn de Haas, Erick Takes, Henk Bos, Paul Bonnet, Marja Priem, Bart Vermeer (EC)

*Omdat we Henk van de zomer zoals vanouds hebben zien rondlopen verschuift de ernst van zijn gezondheids situatie naar de achtergrond. Dan komt jouw berichtje toch nog onverwachts. Wij willen een berichtje speciaal aan Henk sturen. Het is aan jou om te beoordelen of en hoe je het aan hem doorgeeft. Wij hebben er geen idee van waar hij toe in staat is. Aan jou en je moeder en zus veel sterkte in deze zware periode.*

*Henk, we hebben bijna 35 jaar kennis en informatie uitgewisseld, van onze kant op de traditionele wijzen. Middels geschreven teksten, vele gezamelijke bijeenkomsten, en niet te vergeten de bezoeken aan de Hasebroekstraat, met vele wijze lessen van jouw kant, altijd goed voorzien van de inwendige verzorging van Gé. Waar we dit normaal gesproken middels een kaartje, liefst met tekening zouden doen, vinden we het heel bijzonder om jou vanaf de Zaag DIGITAAL te kunnen bedanken voor de bijzondere tijd die we met elkaar hebben mogen delen. Ik hoop dat je de voldoening beleefd van een terugblik op een vruchtbaar leven, waarin je voor velen van grote waarde bent geweest,*
*Jullie zijn met jullie prachtige huwelijksreizen een voorbeeld hoe je samen van dit aards bestaan iets moois kunt maken.*



*Bedankt en tot ziens......Bart, Kee en de larven, inmiddels met kleine larfjes.*

Bart Vermeer heeft pas sinds kort email (2014), helaas heeft het bericht Henk Bos niet meer bereikt.

De landelijke vereniging kent ook veel eigenaren die Henk Bos kennen vanuit Scouting of van zijn vele cursussen...

*Tsja, herinneringen aan Henk, die zijn er veel.*

*In de jaren 1970-'80*
*Henk was instructeur op de pasbegonnen Zeilschool Scouting Nederland, vanuit het tjalkjacht Primula te Amsterdam-Nieuwe Meer; ik adviseerde er soms mensen richting zeilexamens. Toen al was duidelijk dat veel weten en het overdragen van kennis bij zijn aard behoorde.*

*Ook in die jaren '70*
*In Utrecht heb ik Henks motorcursus bijgewoond, als verse bootbewoner-met-Kromhout waar ik niks van wist.*
*Van de diverse avonden herinner me vooral het trommeltje*



Aan het eind van het ponton de memory Zeeleeuw van de Zeilschool Uiterton aan het Nieuwe Meer van Henk Morel, rechts Margeja, tijdens Sail 2010, 21 augustus (EC)

*in de koffiepauze: vol eigengebakken koekjes uit een zelfgemaakt steekvormpje in Franse-lelievorm, 't scoutinglogo!*

*Begin jaren '80 Zoutkamp*
*Ook Henk was aan de kade van het Reitdiep op de 'Waddenzeemarkt', bij een verre reünie van de Landelijke Vereniging tot Behoud van het -toen nog- Zeilend Bedrijfsvaartuig LVBZB, waar hij een kruik Suyderseeslock aan m'n organisatiekraampje kocht.*

*Latere jaren*
*Henk en Ge ontmoette ik vaak op reünies en andere bijeenkomsten; hij adviseerde aan boord van ons woonscheepje Ambulant. Henk deed door de jaren aan allerhande voorlichting - ik zie nog een manshoge opstelling met scheepsblok-hijsinstallatie voor me, of een tafel vol wetstenen - en hij was er vaak bij op de diverse Klassieke-schepenbeurzen en andere manifestaties, tot in Brest-Frankrijk aan toe, met een Hollandse boot, zelfbouw natuurlijk! Ook mocht ik meedoen in 1997-98, waar ik in Heemskerk een handje kon toesteken bij het ontstaan van het prachtige standaardwerk 'Schepen die blijven'.*

*Ongekend talent: torenklok*
*Het meest verrassende ontdekte ik op de Restauratiebeurs in Den Bosch enkele jaren geleden. Daar zag ik tot m'n verbazing een in onze kringen ongekende kant van Henk: torenklokkenspecialist! Zie ik me daar op een andere stand, levensgroot op de wand geprojecteerd: Henk Bos - in een film aan het rondleiden en instructie geven over de techniek in het inwendige van torenuurwerken, en reparaties verrichten!*

*Oliekachel*
*Vorige winter wilde ik wat meer weten over een ietwat onwillige oliekachel - en wat komt er googelend direct bovendrijven: Henks voorlichtingsblad 'Oliekachels aan boord' een M3-uit-de-oertijd, echter nog steeds even actueel: met gegevens van branderpot tot regulateur, calorieberekening en verder nog 'alles wat je wilt weten, maar nooit durfde vragen…'*

*Niet altijd technologie.*
*Veel plezier had ik van iets heel anders, tussen alle technische bladen door: er kwam een bijzonder nummer 20M met dit keer traditionele eindejaarszaken.*
*Via Henks aanwijzingen -recepten niet met weinig- bakte ik tussen kerst en oud & nieuw 2010 een reuze-krentekoek!*



*Henk Morel in zijn Zeehond 21 augustus 2010 (EC)*




*Henk Morel in de verenigingsstand tijdens de Klassieke Schepenbeurs, 10 november 2006 (EC)*

*Het is niet alleen de weg die je gaat, maar ook het spoor dat je achterlaat.*

*Denk ik aan Henk, dan komt deze fraaie spreuk bij mij bovendrijven. Henk was adviseur van velen, in Scouting-Waterwerk, de vereniging Het Historisch Bedrijfsvaartuig en ook daarbuiten. Daarbij een doe-het-zelver pur sang. Hij was tweeërlei: combineerde diepgaande theoretische kennis met de werkelijkheid van uitvoering in de praktijk; hij gaf niet veel om uiterlijk vertoon - en: '… uit lunchen? je kan toch boterhammetje meenemen.'*

*De inhoud moet deugen, juist en compleet zijn, zo ken ik Henks streven en drijfveer. Ambachtelijke vaardigheid uit-de-oude-doos ging hierbij curieus samen met de modernste computertechnieken.*

*Laten we wel zijn: doe ik een blinde greep bij de verenigingsuitgaven in de stand van Het Historisch Bedrijfsvaartuig, dan is het overgrote deel geheel van de hand van deze meester, òf hij heeft in het ontstaan ervan minstens een stevige bijdrage geleverd!*

*Een fenomeen is heengegaan; nu is er verdriet, maar tevens heel goede herinnering aan al het moois en houvastgevende dat blijft dankzij hem.*

*Henk Morel*
*Amstelveen*
*Verenigingsstandhouder*



*Graag brengen wij u onze deelneming over met het overlijden van Henk.*

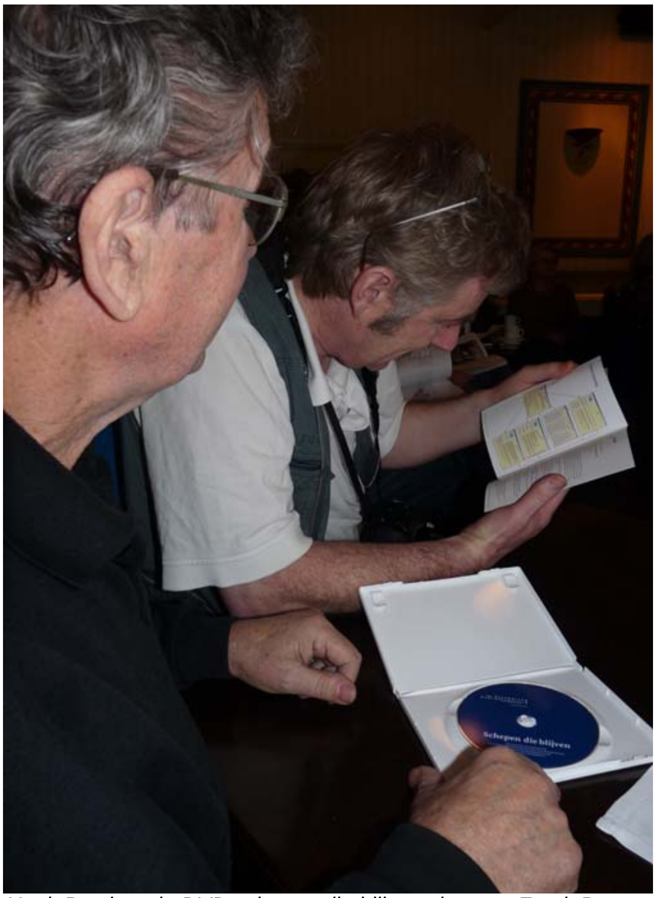
*Wij herinneren ons Henk als een breed georiënteerde pionier op het terrein van het varend erfgoed.*
*Van blokken maken tot documenteren en van handleidingen voor elektrische installatie schrijven tot het uitgeven van een nieuwsbrief. Zijn talent was van bijzondere betekenis voor de wereld van het varend erfgoed.*

*Jammer dat hij niet wat langer onder ons mocht zijn.*
*Maar hij leeft voort in de talloze geschriften van zijn hand, die wij nog regelmatig onder ogen krijgen.*

*Wij wensen u veel sterkte toe met het verwerken van dit verlies.*

*Corrie en Dick Eerland.*



*Henk Bos laat de DVD schepen die blijven zien aan Frank Bos (geen familie) van de Landelijke Woonboten Organisatie, 27 februari 2010 (EC)*

*Het bericht dat jouw vader is overleden verraste mij niet. In Den Helder had ik gezien en begrepen dat het Henk niet zo goed ging. Niettemin hadden jouw vader en ik daar gesproken - over koetjes en kalfjes - dat over schepen en hoe het beter zou kunnen daarmee. En juist vandaag, terwijl ik zat te bedenken wat ik jou zou schrijven, komt er een mailtje binnen uit Stadskanaal met een hele serie foto's van de "Jatrie" een steilsteventje dat ik een paar jaar geleden voor het eerst zag - op het droge en er kwam meer licht het ruim binnen door het vlak dan door de luiken. Erbij was een boekje over die Jatrie met daarin tekeningen van Henk Bos. Ik heb daarover nog wat emaild met jouw vader. De foto's die ik vandaag kreeg, zijn van de Jatrie, die met een gerepareerd vlak en een weer op gang gebrachte Brons motor in het Stadskanaal te water werd gelaten.*
*Ik denk dat - had hij het nog kunnen weten - dat hem goed zou hebben gedaan.*

*Jouw vader en ik hebben wel eens flink met elkaar van mening verschild. En jij bleef daar heel knap buiten!*
*In Den Helder - en ook al wel eerder - merkte ik dat die zeeën van toen tussen hem en mij gelukkig gekalmeerd zijn. Dat is nu geschiedenis. Wat kan blijven is dat Henk - met al zijn "onmogelijkheden" die hij in mijn ogen had - mij wel heeft geleerd dat voor historische schepen bevlogen mensen onmisbaar zijn om die schepen in de vaart te houden.*

*Govert van Wesel, destijds voorzitter van het Historisch Bedrijfsvaartuig reikt het eerste exemplaar van de DVD Schepen die blijven uit aan Henk Bos, wintervergadering 27 februari 2010 (EC)*

*Je vader verlies je maar een keer. Ik weet nog goed hoe dat voor mij was in 1988. "Het went nooit" zo schreef toen een goede vriend van mij "maar je zal ermee leren leven". En dat kan, zo is mijn ervaring.*

*Ik wens jou, Ge en Marijke graag toe dat jullie het verdriet van vandaag gauw zullen laten vervagen tegenover veel goede herinneringen die jullie aan Henk hebben.*

*Hartelijke groet!*
*Govert van Wesel*



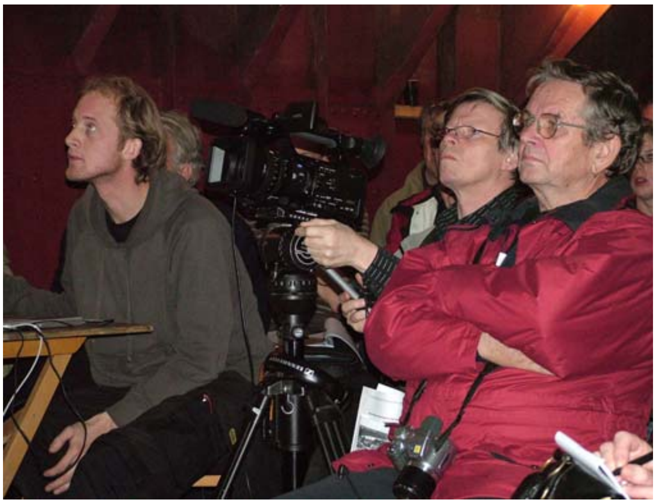

*Gecondoleerd met het overlijden van vader & echtgenoot Henk. We hebben elkaar de laatste jaren niet meer ontmoet maar misschien is het leuk om te weten dat "de Blokkepoot" nog altijd bij ons in de werkplaats ligt. En gebruikt is, door mij en nu ook door mijn zoons.*

*Sterkte gewenst!*
*Joost Halbertsma*

*Via Ids Witteveen kreeg ik het bericht dat Henk vrijdag j.l. is overleden. Wij hebben goede herinneringen aan hem uit de tijd van het Zeilend bedrijfsvaartuig. Met name de reis in 1987 naar Berlijn. Van harte gecondoleerd en we wensen jullie veel sterkte!*

*Jan Willem de Koning*
*Annet de Haan*
*Oud eigenaar historisch schip, Toerzeilers*

*Zo'n 30 jaar geleden mocht ik een keertje bij jullie thuis komen om te praten over het tuigen van mijn tjalk. Ik was toen nog een groentje op zeilgebied en werd overspoeld met kennis.Ik kan het me nog heel goed herinneren dat we aan tafel zaten en Henk maar schetsen*



Luisteren naar een lezing in de Terra Nova (het verenigingsschip van de LVBHB) tijdens de Klassieke Schepenbeurs, 8 november 2008, links de zoon van Thedo Fruithof voor het geluid, achter de camera Guido Ganzeman, rechts Henk Bos (EC)

*en rekenen en uitleggen wat het betekend om het zwaard ietsie naar voren of achteren te brengen. Een bijzonder man is heengegaan. Wat goed dat jullie de kennis willen behouden en uitdragen. Sterkte in deze dagen.*

*Met vriendelijke groet,*
*Guido Ganzeman*

*Henk Bos, wat een sympathiek mens, wat een vakman, wat een doorzettingsvermogen, wat een technische kennis, wat een geïnspireerd en gedreven mens, wat een passie, wat een thuisfront wat een gemis. Van harte gecondoleerd en veel sterkte,*

*Klaus Roding*
*Wanneperveen*



*Dat is schrikken! Wat een verlies voor jullie als familie in de eerste plaats... maar ook voor de historische schepen en voor de vereniging. Wij wensen jou en je familie heel veel sterkte morgen en verder in de tijd met het verwerken van dit grote verdriet. Warme groeten van*

*John La Haye en Caroline Docters van Leeuwen*
*a/b Drie Gebroeders*
*Tilburg*




*Van harte gecondoleerd met het verlies van Henk.*
*Wij herinneren hem als een gedreven duizendpoot.*
*Wellicht mag hij voor Petrus nieuwe sleutels smeden.*
*Het ga jullie goed.*

*Hein en Yvonne Feldbrugge*

*Ook al zie je het aankomen, de dood went nooit.*

*Groet,*
*Frank Bos*

*Toen ik jullie bericht las was ik toch weer verrast. Natuurlijk was me bekend dat Henk ernstig ziek was, maar zijn optimisme en vele plannen deed me niet beseffen dat het toch zo snel zou gebeuren. Ik hoop dat de laatste dagen dragelijk voor hem zijn geweest.*

*Jullie hebben gevraagd om een herinnering te schrijven. Daar geef ik graag gevolg aan. Het is hierbij. Wat ik schrijf was het eerste dat in me opkwam, er is nog veel meer over Henk te zeggen, maar dit geeft een beetje een inkijkje in de figuur Henk en enkele van mijn ervaringen. Ervaringen die ik graag met jullie en alle anderen deel.*

*Thedo Fruithof*

*Wanneer en waar ik Henk en Ge heb leren kennen weet ik niet, maar het zal vast geweest tijdens de vele bijeenkomsten met oude bootjes. Er zijn tussen de vele herinneringen die ik aan hem heb enkele momenten die ik leuk vindt om met anderen te delen.*

*Zo heeft hij me enorm geholpen met de ontwikkeling van een nieuw te bouwen Staverse jol, slecht 6 meter lang en met een sprietzeil. Het was in de tijd dat ik in het Zuiderzeemuseum werkte en de mogelijkheid had een jol te laten bouwen. De constructieve aanwijzingen over lateraal- en zeilpunten waren van groot belang voor het welslagen van het ontwerp. Een stagiair, die ik begeleide, was student scheepbouwkunde en van hem leerde ik over rompvormen en snelheid. Ikzelf had voorbeelden uit het verleden en met de kennis van Henk kwam dit alles bij elkaar tot een mooi ontwerp. De jol werd gebouwd in 1988 en de berekeningen bleken juist te zijn. Ze zeilde prima en lag uitstekend op het roer.*

*Henk was van veel markten thuis, een techneut in hart en ziel. Hij verzamelde, samen met de hele familie enorm veel*



De smederij en de blokmakerij op uitnodiging van Thedo Fruithof op het maritiem festival Brest 20 juli 2000 (EC)



Henk Bos vult de dagemmer met kolen bij om weer te kunnen smeden. Maritiem festival Brest 20 juli 2000, op de achtergrond staat de Hollandse Boot ten toon gesteld (EC)

*gegevens. Ik zie nog voor me hoe allen, gezeten in de huiskamer advertenties uitpluisden en databases vulden met allerlei. Bij vragen over gegevens en foto's over bedrijfsvaartuigen wist Henk altijd raad. Hij heeft me vaak geholpen in de tijd dat de schepen in het Zuiderzeemuseum werden gerestaureerd.*

*Uniek is echter dat Ge en Henk enkele jaren hun 'huwelijksvakantie' wederom vierden aan boord van hun schip in Enkhuizen. Ze kwamen dan voor een weekje naast het museum liggen en sloten zich op in de depots en op zolders van het museum om er de omvangrijke blokken collectie minutieus in kaart te brengen. Terwijl Henk de asdiktes, hondsvotten of schijfdiameters opmat zette Ge dat alles in een database. Alle blokken werden zo bekeken, beoordeeld en vastgelegd. En als ik weer eens langs kwam om te zien hoe het vorderde dan bespraken we diverse details en kwam aan het eind van hun 'vakantie' weer de vraag of ze een volgend jaar weer welkom waren.*
*Dankzij deze inzet is de collectie nauwgezet beschreven en kon uiteindelijk de 'Blokkepoot' (1982) tot stand komen. Een standaardwerk over blokken met in het voorwoord praktische tips hoe zelf blokken te maken beschreven door Henk.*

*Henk heeft enorm veel vastgelegd en overgedragen voor de toekomst. Wat velen misschien niet weten dat er ook een televisie uitzending is geweest over het smeden in de tuin en het archief dat was opgestapeld in huis en onder bed of waar ook in huis. Op een dag heb ik mee mogen werken aan een onderwerp voor het Franse programma Thalassa van TV5. Onder de titel 'le Forgeron' is er een korte impressie verschenen en in een dertigtal landen*

*uitgezonden over de familie Bos. Ik herrinner me nog goed de opnamedag in Heemskerk. Met drie Fransen in het overvolle huis was het niet zo eenvoudig om de juiste belichting te vinden en geschikte opnames te maken. Tot overmaat van ramp werd een lamp, geklemd op de slaapkamerdeur zo warm dat schroeiplekken ontstonden. In het vuur van de strijd zullen we maar zeggen. Maar al met al een unieke ervaring met een man die enorm veel liefde had voor het ambacht. Een liefde die hij al in zijn jeugd had gekregen en waar z'n hele familie aan meedeed op een manier waar vele anderen van hebben kunnen profiteren, zowel de schippers van de traditionele vloot als de scouts.*

*Thedo Fruithof*





Scouting Nederland op de HISWA 1970 (Han Visser)

*Vanaf 1969 liepen onze "koersen" gelijk op als lid van NPV/Scouting. Jij als lid van de Admiraliteit, ik als loods in de Vikingenstam/Zeeduivels Krommenie en later Van Kastelenstam Rotterdam. Wij leerden de geneugten kennen van het varen met een wachtschip, jij hield toezicht op het functioneren en de veiligheid. We hadden wel eens verschil van inzicht, nu weten we dat dit voor die jaren normaal was. We voeren ieder onze koers, jij met kennis, inzicht en overzicht, wij met trial en error (en buiten Scouting geraakt, wel stiekem de M20 lezen…)*

*Maar je hebt later gemerkt dat het met een aantal van die eigenwijze loodsen toch nog goed gekomen is.*

*Ik wil je bedanken voor je gefundeerde wijze raad, het opzoeken van informatie, de documentatie, het delen van je kennis, inzicht geven in ambachtelijke technieken die je ook in deze tijd en met de materialen van nu zelf kunt toepassen.*


Scouting Hubertus Krommenie Vikingenstam 1973 (Han Visser)

*Terwijl we zelf nog in een stadium waren van schrijven, knippen en plakken, stond jij al tot over de knieen in het digitale tijdperk, met de LVBHB bijbel en de gedigitaliseerde Bokkepoot als naslagwerken voor de komende generatie's zoetwaterschippers.*
*Henk, ontzettend bedankt!*

*Han Visser, Zwolle*

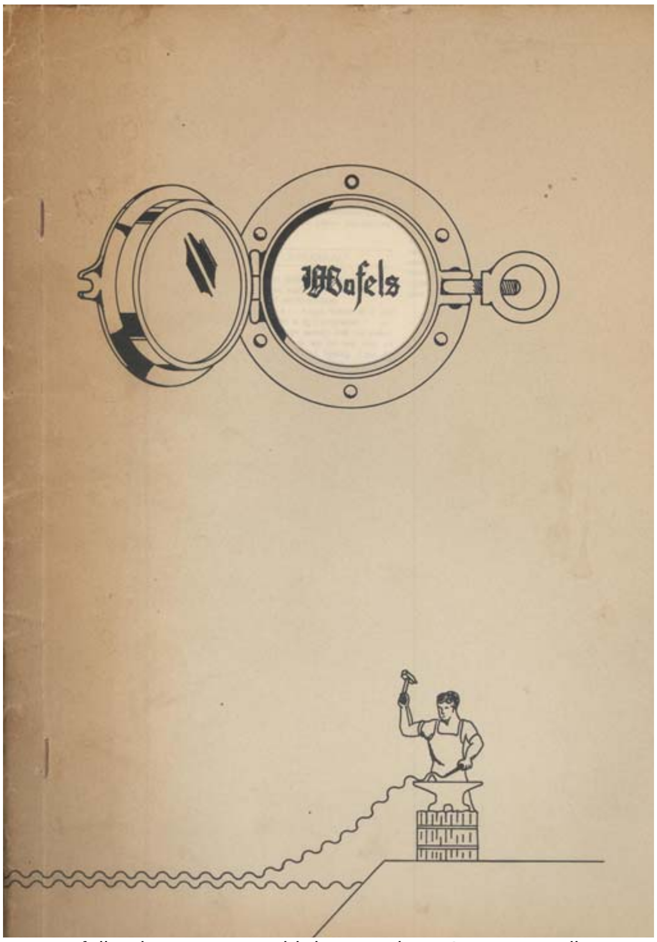


Scouting Het Kasteel - Delfshaven Kastelenstam 1970-1973 (Han Visser)

*Wanneer Henk en ik elkaar ontmoetten, bewust of toevallig, hadden we het natuurlijk alleen maar over schepen.*
*Ik had groot respect voor zijn kennis van techniek en schepen en dat was geloof ik ook wederzijds, vandaar dat we meestal binnen de kortste keren ook dikke pret konden maken, dat kon ik ook heel erg in hem waarderen.*
*Anderhalf jaar terug heb ik mijn vrouw verloren.*
*Je krijgt daarna van alle kanten goedbedoelde adviezen en uitnodigingen. Maar, geloof me Ge, je zult het allemaal zelf moeten opknappen samen met je kinderen. Daarvoor:*
*veel sterkte en wijsheid.*

*Jelmer Kuipers*
*Gepensioneerd conservator Fries Scheepvaartmuseum*
*Sneek*

*In 1981, tijdens de reünie in Hellevoetsluis, ontmoetten wij de Fam. Bos. Dat was bijzonder plezierig en gezellig en Henk liep daar rond met zijn "kanon" voor zijn borst en beschoot ieder schip vele malen. Kort daarna waren we wafels aan het bakken en hadden in de gaten dat aan boord van het schip naast ons de "Zuid-Holland" de werkgroep tuigerij aan het bomen was. En aangezien we ruim in de wafels zaten, hebben we daar een aantal naar toegebracht. Toen zei Henk al van : "Ah, dat doen wij ook, wafels bakken. En wij hebben veel recepten". Later dat jaar kregen we van jullie een kookboek vol wafelrecepten.*




Het Wafelboek, samengesteld door Henk en Ge Bos, er zijn slechts 2 exemplaren van, maar veel gebruikt! (EC)

*En later, op 3 februari 1996, kregen we een uitgebreidere nieuwe versie. Van beide hebben we altijd met veel plezier gebruik gemaakt.*
*We hebben elkaar regelmatig ontmoet, erg vaak op reünies en we hebben altijd veel informatie, kennis en ervaring uitgewisseld met elkaar. Kortom: jullie waren ook zeer gepassioneerd van de schepen. We hebben ook goede herinneringen aan de verblijven in Heemskerk, zowel bij jullie als bij opa en oma Thoma. De gesprekken gingen altijd voor het grootste deel over schepen en onderdelen van schepen en kennis en vaardigheden, ervaring enzovoort. Daar kijken we met groot genoegen op terug.*
*We hebben nog een klein stukje film ( super 8) uit 1984 tijdens de reünie in Harlingen, waarop Henk bezig is ons schip te meten.*

*In 1986 was er een reünie in Middelburg. Het was ook het laatste jaar dat het Volkerak nog open was. En we hebben geregeld dat we daar met de reüniegangers bij Ooltgensplaat droog zouden vallen om daarna gezamenlijk naar Middelburg te varen. Tijdens het banken hebben we elkaar daar weer ontmoet, want daar waren jullie met de Margeja en de spiksplinternieuwe Hollandse boot naar toe gevaren.*



De spiksplinternieuwe Hollandse Boot (Theo en Marijke Hoogmoed)




*Het was prachtig weer. Op de foto zie je Henk en Ge gebiologeerd naar de bodem kijken, want het water was op dat moment kraakhelder en er was daar altijd zo veel leven op de bodem te zien. Aan het eind van de dag kwam er een forse bui met veel wind over. Toen de mensen de bui aan zagen komen, zijn er een aantal schepen geankerd naast elkaar gaan liggen.*



*De dag erna zijn we op weg gegaan naar de vluchthaven in het Zijpe. Het weer was omgeslagen en er stond veel wind uit het zuidwesten. De Margeja, met fietsen op het voordek, was meer onder dan boven water. Die fietsen zullen daarna wel een ontziltingskuur hebben moeten ondergaan.*
*De volgende dag was er bij een aantal mensen wat gemor, omdat er toch gevaren werd, niet bij jullie, het was slecht weer. In die tijd stroomde het in het zeer diepe Zijpe (30 tot 40 meter diep) nog erg hard en met wind tegen stroom als gevolg hoge, grote, lange golven. Heerlijk om op te varen.*

*We zijn daarna met z'n allen zonder ongelukken Middelburg binnen gedruppeld . Sommigen hadden daar wel erg lang over gevaren. In Middelburg zijn we met jullie uit eten gegaan. De volgende dag werden er voor Veere op het meer zeildemonstraties gegeven door de schepen. Met het er naar toe varen, waren jullie ook weer bij ons aan boord.*
*Daar aangekomen werden door jullie de kanonnen weer in stelling gebracht en we hebben jullie tot het terugvaren niet meer gezien. Het was die reünie met jullie bijzonder gezellig, we hebben er goede herinneringen aan.*




*In 1993, tijdens die reünie, waren wij er niet met ons eigen schip, want wij kwamen net terug van een reisje met een jachtje naar Wight. Maar we waren aan boord van de tjalk Luctor van IJsbrand en Marianne Heijnis. Er was een zeilwedstrijd en tijdens die wedstrijd was Henk natuurlijk weer met zijn kanon in de weer op het voordek van de Margeja. Er is natuurlijk altijd veel meer te schrijven, maar we willen afsluiten. We hebben het altijd bijzonder prettig en hartelijk met elkaar gehad en Henk is altijd een bijzonder goede bron geweest voor veel kennis, informatie en ervaring, waar we bijzonder dankbaar voor zijn.*
*Marijke en Theo Hoogmoed, Dordrecht*





*Theo Hoogmoed stookt de kachel aan boord Jantina Afina (EC)*

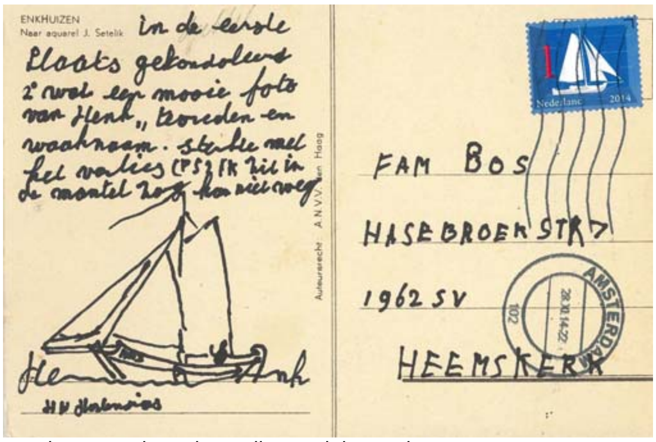
*Wat is het leven van een mens*
*Een voetstap in het zand*
*Die weer wordt weggevaagd*
*Wanneer de vloed de grens verplaatst*
*Tussen zee en strand*

*Maar Henk zal altijd verbonden blijven aan alle mooie naslagwerken die op zijn naam staan!*

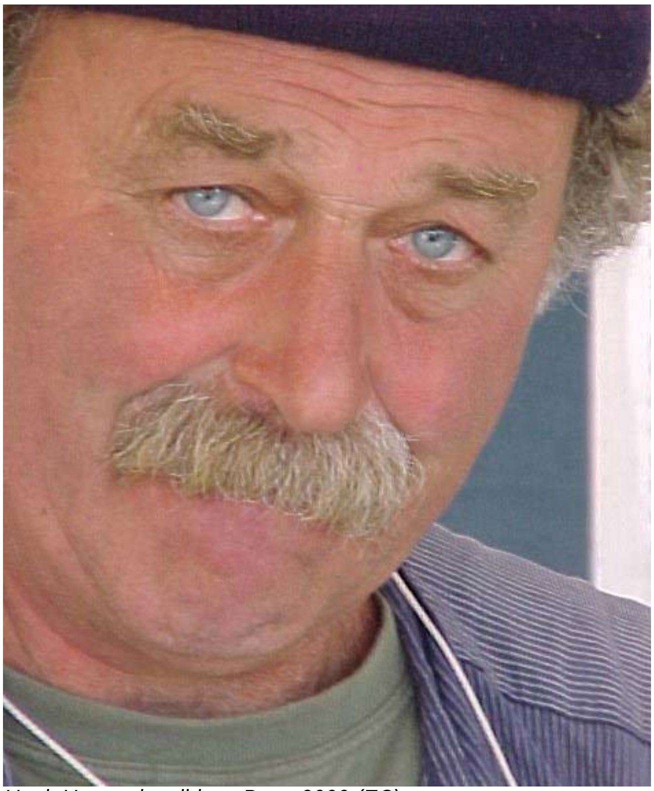




*Frits en Joke de Vries*




*Henk Hortensius tekent zijn condoleancekaart met een waalschokker zoals hij zelf heeft (MD3) (EC)*



*Henk Hortensius tijdens Brest 2000 (EC)*

*Met grote bewondering denk ik terug aan je vader Henk, die het samen met jullie - want teamwork is de grote kracht van de familie Bos! - voor elkaar heeft gekregen om het standaardwerk "Schepen die blijven" samen te stellen en 80 afleveringen van Info20m het licht te doen zien, en daarmee vele honderden schippers.*



*Heel veel sterkte,*
*Martine van Lier*

*Het doet altijd zeer dit soort berichten te lezen. Jij verliest een geweldige steun en toeverlaat en wens je veel sterkte bij het verwerken van dit verlies.*
*Jullie hebben het op de kaart treffend gezegd, Hij heeft echt een steen in de flow gelegd en daarmee toch een verandering bereikt, hoe klein dit ook mag lijken. Het is meer dan vele anderen ooit kunnen zeggen! Dat is ook zoals ik mij Henk zal herinneren. Een man die weet wat hij wil en zich daar ook voor blijft inzetten.*
*Nogmaals veel sterkte allemaal en blijf trots op hem!*



*Leendert Korvink*
*Scheepvaartinspectie*

*Bij deze wil ik jullie condoleren met het verlies van Henk. Mijn herinneringen aan Henk zijn heel goed.*
*Zijn passie voor techniek en schepen was een lust om naar te luisteren en over te discussiëren. Iedere beurs en met name de Klassieke Schepenbeurs maar ook daarbuiten namen wij de tijd om zaken die in de branche speelden door te spreken. Zijn tomeloze inzet voor de scheeps-eigenaren op veel gebieden wekt herkenning op bij ons als onderlinge verzekeraar. Henk had idealen en daar stond hij volledig achter. Niet om er zelf beter van te worden maar om dat hij vond dat het moest. Dankzij Henk is een berg scheeps(technische) kennis vastgelegd welke in de toekomst doorgegeven kan worden.*
*Ik wil jullie, niet alleen de komende dagen, heel veel sterkte toewensen bij dit verlies.*

*Met vriendelijke groet,*
*Johan van Assen*
*Verzekeringsmaatschappij EOC (voorheen EFM)*

*Tijdens een Klassieke Schepenbeurs was het bijna altijd raak: we kwamen elkaar tegen! Dan ging het gesprek altijd over kleine schepen en de dingen die er dan bij horen.*
*En dan vooral over de historie en het hoe en waarom.*
*Steeds hetzelfde "onderwerp", maar de gesprekken waren iedere keer weer anders.*
*De laatste keer dat ik hem sprak was tijdens het weekend van 2 augustus 2014. Vanzelfsprekend was dat in Den Helder, en heel bijzonder: aan boord van de in restauratie zijnde motorreddingboot "Dorus Rijkers".*



*Bij het rondkijken in de motorkamer met de dieselmotor die er al 91 jaar in staat was hij een en al concentratie.*
*Daarna zei hij toen: "En nu ben ik ook weer even de surveyor". Er waren hem toch een paar dingen opgevallen.*
*Voor mij is het een heel mooie herinnering dat ik mijn mededelingen over deze boot van de afgelopen jaren op dat moment heel tastbaar heb kunnen maken.*



*Tom Lantau*
*oud docent scheepsbouw*
*HTS Haarlem*

Bericht op de website van de LVBHB:

*Op vrijdagavond 21 november 2014 is Henk Bos (73) begonnen aan zijn laatste reis.*
*Dit verdrietige nieuws ontvingen we van Janneke Bos zijn oudste dochter. We wensen familie en vrienden in de eerste plaats veel sterkte toe.*
*Veel mensen kennen Henk van het blad Info20m.*
*Henk heeft veel betekend voor de vereniging en is 'lid van verdienste'.*
*En zoals Janneke zelf aangaf: Henk heeft veel betekend voor het waterwerk van Scouting Nederland door vorm te geven aan de standaard Lelievlet en Lelieschouw en het ontwerpen van de Leliejol en Juniorvlet. Ook heeft hij vele cursussen gegeven om het veilig varen binnen Scouting te bevorderen. Ook voor andere verenigingen en organisaties was Henk actief in kennisoverdracht en ambachtelijke vaardigheden.*
*Binnen de Landelijke vereniging tot behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig heeft hij vanaf vrijwel het begin deel genomen in de werkgroep Tuigerij en Documentatie.*
*Hij heeft aan vele standaard publicaties gewerkt zoals de Schepenlijst, Scheepstypologiën en Schepen die blijven.*
*De vele specials complementeren het geheel.*
*De laatste jaren was Henk bezig met het vastleggen van kennis over verdwijnende ambachten en in het bijzonder de kennis over Europese natuurlijke slijp- en wetstenen.*
*De website en het blad Info20m zullen, voor zover mogelijk, door Janneke Bos worden voortgezet.*



Werkgroep T&D, (bijna) alle leden en hun partners, februari 2013. Staand, vlnr Hans Boshuyer, Henk Bos, Kee Vermeer, Anne Sommer, Bart Vermeer, Paul Bonnet, Hein Sommer, Nomi Preslmayr en Joram Lehmann, Marja Priem, Boudewijn de Haas, Carla van Geenen, Karin en Mika Preslmayr. Zittend, vlnr Jos Lutz, Gé Bos, Ankie Bonnet, Janneke Bos, Erick Takes. Niet aanwezig, Paulus en Marion van Roemburg, Niko Hoogstad en Eva de Jong (Carla van Geenen)

*Tijdens de periode dat ik in het bestuur zat van de LVBHB zijn Henk en Gé in 2007 benoemd tot lid van verdienste en ik heb toen de aanbeveling bij het bestuur gedaan.*

*Groet,*
*Boudewijn de Haas*
*Oud voorzitter werkgroep Tuigerij en Documentatie*

*Henk en Gé Bos, een Groningse twee-eenheid*

*Enkele punten uit hun staat van dienst voor de vereniging:*
*· In 1981 lid geworden van de werkgroep Tuigerij en Documentatie. Eerst Henk, maar Gé volgde al snel en werd daarmee het eerste vrouwelijk lid van T&D en zou dat ook zeer lange tijd blijven. Aanbeveling was dat er veel kennis in huis was en - heel belangrijk - dat er ook de bereidheid en de capaciteit was om die kennis uit te dragen. (In die tijd was dat nog zeldzaam. Kennis en adresjes om aan spullen te komen werden door velen als persoonlijk eigendom beschouwd dat je niet zomaar openbaar maakte.)*
*· Henk was er al vroeg bij met de Personal Computer; enkele jaren na de introductie verscheen er een PC in huize Bos die al snel werd ingezet ten nutte van de vereniging. Er werden eigen programma's geschreven waaronder een programma voor de ledenadministratie.*
*Dat was hard nodig want het ledenaantal was flink gegroeid en het aantal mutaties evenzeer.*
*De ledenadministratie was er niet best aan toe toen Henk en Gé deze overnamen en hun jarenlange zorgvuldige inzet zorgde voor een perfecte administratie die bovendien zeer ten goede kwam aan het innen van de penningen.*
*· Het delen van kennis is gebleken uit de diverse technische artikelen in de Bokkepoot en vooral uit twee uitgebreide en gedetailleerde specials van hun hand over het maken van blokken (de Blokkepoot) en een nummer over het zelf maken van bijboten, inclusief zeil.*
*· Al in 1979 was een eerste publicatie verschenen met getabelleerde gegevens van schepen van verenigingsleden. Met het gegroeide aantal schepen vroeg dat om het opzetten van een gegevensbestand op de computer.*
*De programmatuur hiervoor werd zelf geschreven en leidde tot S-Base dat bovendien werd gekoppeld aan de ledenadministratie. In S-Base was ook ruimte voor foto's en tekeningen en voor verhalen van schippers over de geschiedenis van hun schip. Al die gegevens werden door Gé minutieus ingevoerd en bijgehouden en dat resulteerde in publicatie van de Schepenlijst in 1991. Het aantal computers in huize Bos was inmiddels fors uitgebreid om alles te kunnen bevatten. Door combinatie van S-Base met bijgewerkte teksten van Scheepstypologieën ontstond het boek Schepen die Blijven dat in 1999 het licht zag bij het 25-jarig bestaan van de Vereniging.*
*· Enkele jaren terug ontstond bij Henk en Gé het idee om alle tot dan toe verschenen Bokkepoten en een deel van de historie van de vereniging te digitaliseren en de kennis en geschiedenis op die manier toegankelijk te maken voor alle leden en voor een breder publiek: de Digipoot.*
*Inmiddels zijn we zover dat we ook dit product van hun inzet voor de LVBHB kunnen presenteren.*

*Boudewijn de Haas, 21 februari 2007*

**MOLENS**



*Feest bij de molen van Uitgeest, 20  juni 2003 (EC)*

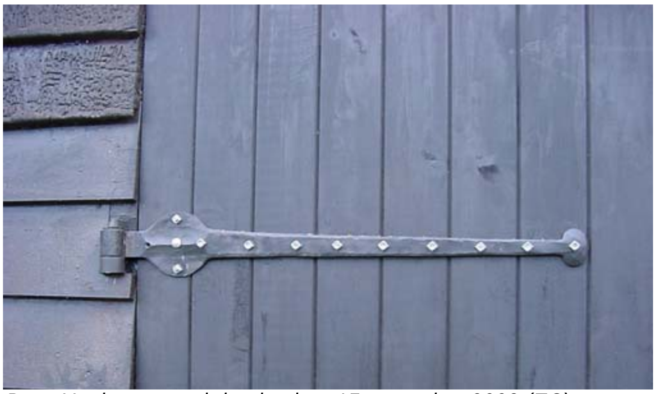
Henk Bos was niet alleen actief binnen Scouting en schepen verenigingen maar ook op een geheel ander gebied: molens. Het behoud van molens was eveneens een belangrijk thema. En dan liefst op een zo authentiek mogelijke manier. Henk en Ge waren betrokken bij de Stichting Uitgeester- en Akerslotermolens, en dan met name bij de molen Oude Knegt in Akersloot.
Toen die op 1 januari 2002 afbrandde door een vuurpijl van de buurman, is alles op alles gezet om de molen weer in oude glorie gereed te krijgen.








*De Oude Knegt krijgt een kap, 25 augustus 2003 (EC)*



*Door Henk gesmeed deurbeslag, 15 november 2003 (EC)*

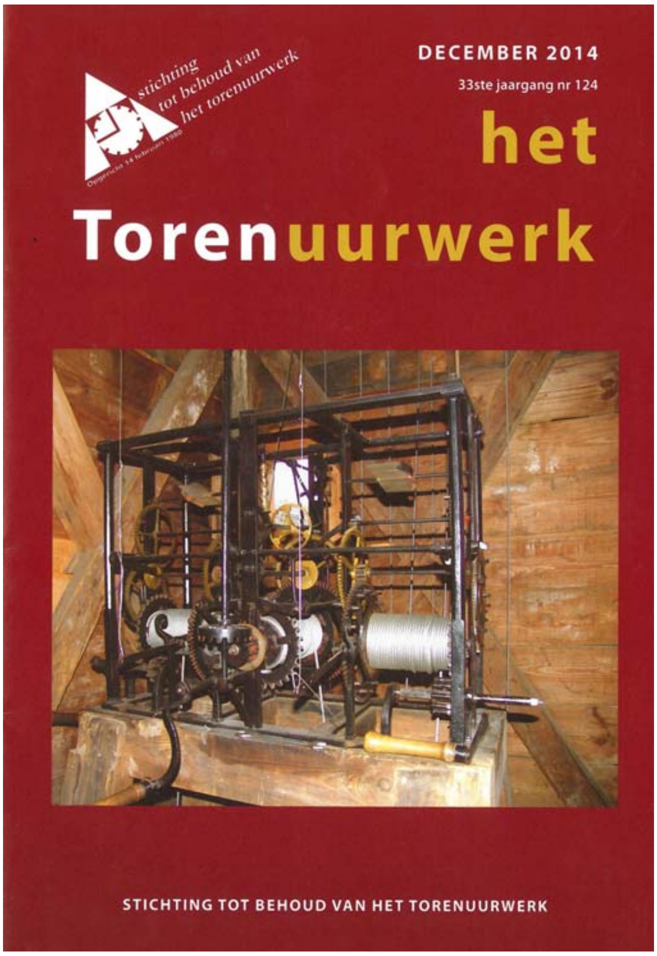


*Ge haalt meel bij Theo Visser, de Oude Knegt, 2007 (EC)*

**ST. TOT BEHOUD VAN HET TORENUURWERK**

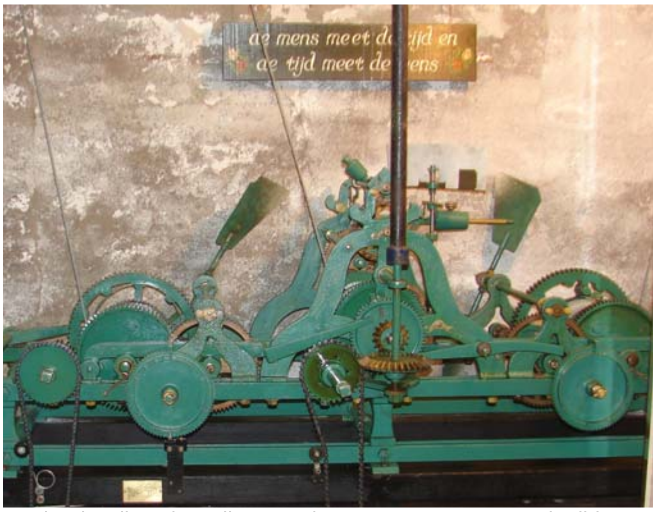
Oftewel in de familie genoemd: de Klokkenklub.
Nog een onbekende kant van Henk Bos voor velen.
Henk en Ge Bos zijn beide actief geweest in het behoud van Torenuurwerken. Ze konden daarbij hun kennis van het restaureren van oude materialen goed gebruiken.

Een stukje geschiedenis van de Klokkenklub.




*In 1978 werd een kleine groep Noord-Hollandse technici met historisch besef, in hun directe woonomgeving geconfronteerd met slecht of niet functionerende torenuurwerken. Deze technici waren allen werkzaam bij Hoogovens (thans Tata Steel). Op kleine schaal werd begonnen deze uurwerken, geheel belangeloos, te repareren.*
*Om structuur in de organisatie te brengen en een wettelijk kader te scheppen waarbinnen deze werkzaamheden zouden kunnen worden verricht werd in 1980 de "Stichting tot Behoud van het Torenuurwerk" opgericht.*

*In de periode waarin de Stichting werd opgericht en daaraan voorafgaand, was vooral de gebrekkige algemene kennis van torenuurwerken er de oorzaak van dat vele, vaak zeer waardevolle torenuurwerken verdwenen.*
*Dit werd nog versterkt doordat, enerzijds de kennis van het restaureren van torenuurwerken niet (meer) aanwezig was, en anderzijds er een sterke tendens was om torenuurwerken te vervangen door elektrotechnische installaties, om van het wekelijkse, soms ook dagelijkse, opwinden van een uurwerk verlost te zijn. Er werden elektrische opwindsystemen aangebracht waarbij vaak essentiële onderdelen uit het*



Op het bordje achter dit uurwerk staat "De mens meet de tijd en de tijd meet de mens" (EC)

*uurwerk werden verwijderd zodat van teloorgang van het uurwerk kon worden gesproken.*

*De Stichting tot Behoud van het Torenuurwerk heeft vanaf haar oprichting, met alle haar ten dienste staande middelen, ervoor geijverd om torenuurwerken, die vaak van groot vakmanschap en inventiviteit getuigen, te behouden.*
*Bij de oprichting van de Stichting waren alle betrokkenen eensgezind van mening dat snel en effectief handelen noodzakelijk was. Dit kon worden bereikt door zelf daadwerkelijk uurwerken te gaan restaureren.*
*De Stichting kan sinds haar oprichting gebruik maken van een werkplaats, waar op beperkte schaal torenuurwerken worden gerestaureerd en volledig automatische opwindsystemen worden ontwikkeld en beproefd.*
*Er zijn inmiddels geavanceerde technische oplossingen bedacht die er voor zorgen dat ook zeer vroege torenuurwerken exact gelijk kunnen lopen. Bij dit alles staat uiteraard voorop dat op geen enkele wijze het authentieke uurwerk wordt gewijzigd of aangetast.*

*Aan het eind van de jaren negentig van de vorige eeuw dreigde de Stichting slachtoffer te worden van haar eigen succes. Door haar inspanningen had de Stichting inmiddels een landelijke bekendheid gekregen en een grote reputatie opgebouwd.*



Henk Bos en Jan Houtwipper bezig met het maken van beslag voor klokgewichten, 29 maart 2005 (EC)



De klokgewichten met gesmeed beslag, 29 maart 2005 (EC)

*Het gevolg was dat vanuit het gehele land aanvragen kwamen voor restauratie en automatisering van torenuurwerken. Het werk groeide de Stichting daardoor boven het hoofd. Wijziging van het beleid was dringend noodzakelijk. Temeer daar het overgrote deel van de werkzaamheden voor de Stichting geen meerwaarde had. In het jaar 2000 heeft het Bestuur een nieuwe beleidslijn vastgesteld. Het belangrijkste besluit was de koers van de Stichting te verleggen van uitvoerende naar adviserende organisatie.*

*Door de activiteiten die in de afgelopen 31 jaar zijn verricht én met de vakkennis van personen die actief zijn binnen de Stichting is een enorme kennis opgebouwd op het gebied van torenuurwerken. De Stichting geniet daardoor nationaal en internationaal een grote reputatie.*
*Met gepaste trots kan worden gesteld dat de Stichting tot Behoud van het Torenuurwerk de enige organisatie in Nederland is die een dergelijke omvangrijke en diepgaande kennis op dit gebied bezit. Mede daardoor is de Stichting erin geslaagd te bewerkstelligen dat mechanische torenuurwerken beschermd worden door de Monumentenwet.*





Marijke Bos ontwierp op haar werkcomputer 4 tandwielen voor de restauratie van het torenuurwerk van het Groene Kerkje te Lambertschaag, 29 november 2002 (EC)

*Het is dan ook niet verwonderlijk dat de Stichting tot Behoud van het Torenuurwerk bij vele belangrijke restauratieprojecten wordt betrokken.*

Bij de klokkenklub kwam Henk oude werkcollega's tegen:

*Op 21 november 2014 is op 73 jarige leeftijd overleden Henk Bos.We wisten allemaal dat Henk erg ziek was, zijn overlijden kwam toch als een grote schok.*

*Persoonlijk leerde ik Henk kennen bij Hoogovens, wij zaten op de bedrijfsschool in dezelfde klas, opleiding meet en regeltechniek eind jaren vijftig.*



De tandwielen met "Marijke Bos fecit 2002" in het torenuurwerk van het Groene Kerkje, mei 2013 (EC)



Een volledig door Henk Bos gesmede cardanische koppeling voor het torenuurwerk van het Groene Kerkje te Lambertschaag, 9 april 2003 (EC)

*Na onze opleiding kwamen wij op verschillende plaatsen terecht, verdeeld over het hoogoven terrein. Henk kwam ik later weer tegen in de staaf en draad walserij, i.v.m. reparatie aan de boekhoud machines, deze waren gekoppeld aan de weegschalen en registreerden het gewicht van de knuppels, etc. Vanuit zijn kantoor daar deed hij zijn werk.*

*Op 13 december 1994 kwam Henk bij de Stichting tot Behoud van het Torenuurwerk. Hij heeft toen volgens zijn eigen zeggen de klokkentic gekregen. Hij is speciaal gevraagd als deelnemer van de SBT om het smeedwerk uit te voeren. Hij had hierin al veel ervaring opgedaan. Voordat hij op de bedrijfsschool kwam had Henk al gewerkt bij de dorpssmid van Oude Pekela. Op dat gebied heeft hij zichzelf als een meestersmid ontwikkeld.*

*Henk zijn interesse gebied was heel breed. Op een boot van de zeeverkenners heeft hij vele uren geklust en doorgebracht. Samen met Ge hebben zij veel ondernomen en gereisd.*

*Een van de eerste klussen voor de Stichting tot Behoud van het Torenuurwerk was het torenuurwerk van Winkel, hiervoor moest een slinger gesmeed worden. Bij de revisie van het torenuurwerk van Lambertschaag hebben Henk en Ge met hun dochter (Marijke) veel werk verricht. Henk heeft veel over het ambacht geschreven in verschillende kronieken en op de website van onze stichting.*

*Henk zal in onze herinnering blijven als een goede vriend, collega en uitstekend vakman. Onze gedachten gaan uit naar zijn vrouw en de kinderen. Wij wensen de familie heel veel sterkte toe bij het verwerken van dit grote verlies.*

*De afscheidsdienst van Henk, heeft op zaterdag 29 november in de aula van het crematorium Westerveld plaats gevonden.*

*Jan Scholtens,*
*onderhoudscoordinator*
*Stichting tot Behoud van het Torenuurwerk*



*Het bestuur van de Stichting tot Behoud van het Torenuurwerk ontving het trieste bericht van het overlijden van uw man Henk Bos op 21 november 2014.*
*In aansluiting op het in memoriam zoals opgenomen in het laatste nummer van het Torenuurwerk, heb ik er behoefte aan het volgende te zeggen.*

*Henk was sinds 13 december 1994 een gerespecteerd deelnemer van de Stichting. Wij zijn hem zeer erkentelijk voor de werkzaamheden die hij voor en namens de Stichting heeft verricht. Vooral zijn kennis en kunde op het gebied van smeedijzer moet in dit verband genoemd worden.*
*Ik noem in het bijzonder zijn werkzaamheden voor de smeedijzeren uurwerken van de Lucaskerk te Winkel en van het Groene Kerkje te Lambertschaag. Naar ik heb begrepen is ook de familie Bos bij deze werkzaamheden ingeschakeld.*

*Henk was uitermate betrokken bij het reilen en zeilen van de Stichting. Bij iedere jaarvergadering was hij aanwezig en had hij een gewaardeerde inbreng. Ik herinner zijn inbreng op de recente studiedag van de Stichting op 11 oktober 2014 in Rosendael die ik bijzonder heb gewaardeerd.*

*Het was goed samenwerken met Henk. Zijn sympathieke uitstraling droeg er mede toe bij dat de projecten waar hij mee bezig was immer leidden tot een goed en vruchtbaar resultaat.*

*Wij condoleren u met zijn overlijden en wensen u alle sterkte en goeds toe.*

*Namens het bestuur,*
*Ing. J.P.M. Ploegaert (Johan), voorzitter*
*Stichting tot Behoud van het Torenuurwerk*



De door Henk gesmede cardanische koppeling in functie, in het Groene Kerkje te Lambertschaag, mei 2013 (EC)

**HCC WATERSPORT GEBRUIKERSGROEP**

De Hobby Computer Club was een vereniging van enthousiastelingen met een computer en een hobby.
In ons geval de hobby Watersport.

*Ik weet niet meer exact wanneer de HCC Watersport gg is opgericht, maar dat was denk ik ergens in 1990 of 1991. Vermoedelijk dat de oprichting in 1991 in ieder geval een feit was. Het was een initiatief van Jaap Gestman Geradts die destijds voor het blad Watersport schreef.*

*Ik deed in die tijd samen met Jaap het Navigatie paviljoen op de Hiswa en maakte toen al navigatie software. Daarom heeft Jaap mij er toen bijgehaald. Op een oproep van Jaap hebben destijds nog twee andere mensen gereageerd om samen het eerste bestuur te vormen. Iemand uit Rotterdam (was dat Jim Scholtens?) en Guus von Morgen. Jules moet dat nog weten. Hij is iets later in 1994 aangesloten, maar we vergaderden als bestuur in die tijd eigenlijk altijd bij Guus thuis. En ik heb hier op de PC nog een oude uitnodiging voor een vergadering bij Guus thuis en Jim bij de genodigden. En daarbij als agendapunt dat Jules de taak als secretaris wil oppakken.*
*Wellicht dat ik op wat oude diskettes nog meer heb.*

*In die begin jaren waren we best actief met deelname aan de HCC dagen, eigen bijeenkomsten in IJmuiden en Almere ed.. In die tijd heb ik jullie beiden ook leren kennen.*
*En dus ook Henk en Ge. Ook het ledenaantal groeide boven de verwachting van onszelf en die van het HCC hoofdbestuur. Na mijn verrek is dat nog flink doorgegaan.*
*Ik meen dat de club zelfs ooit de 1.200 heeft gehaald.*

*Jaap is ook op enig moment naar Frankrijk verhuisd en ik denk dat Jules toen het stokje als secretaris heeft overgenomen. Ik ben vanaf de opriching voorzitter geweest, in ieder geval voor een jaar of 5. In 2008 heb ik uiteindelijk mijn lidmaatschap van HCC en dus GG opgezegd.*

*Jaap van Goor*
*Oprichter HCC Watersport GG*



*De HCC Watersport gebruikersgroep stand op de HCC dagen in de Jaarbeurs Utrecht, 26 november 2000 (EC)*

# Watersport

*Van Jaap Gestman Geradts kregen we een brief, waarin hij een pleidooi houdt voor de oprichting een* **HCC-watersport-gebruikersgroep:**

Als redacteur van een watersporttijdschrift schrijf ik iedere maand over watersportsoftware. Het is verbazingwekkend hoe deze maandelijkse column in een behoefte voorziet, gezien de fanmail en de vele telefoontjes...

Wat ik eigenlijk graag zou zien gebeuren is het ontstaan van HCC-watersportgebruikersgroep, die een groot aantal taken van mijn schouders kan nemen. De mogelijke deelnemers vallen in een gespreid bedje. Er zijn prachtige programma's op de markt, variërend van jachtontwerp-programma's tot een astronavigatie. Routeplanning en radarsimulatie zijn eveneens populaire onderwerpen. Daarnaast wordt er druk gesleuteld aan software om wedstrijduitslagen op te slaan en te bewerken. Kortom: het gonst in Nederland van de activiteiten, maar er is weinig samenwerking. En juist door samenwerking hadden we heel wat verder in die software-ontwikkeling kunnen zijn.

De toekomst is duidelijk aan het 'electronisch schip' met een gedigitaliseerde zeekaart in de laptop aan boord, gekoppeld aan alle mogelijke navigatie-instrumenten op diverse vakgebieden, zoals beeldverwerking, interfacing en theoretisch navigatiekunde. Vrijwel niemand heeft al die kennis in huis en daarom zou een bundeling van kennis al een aardig stuk op de goede weg zijn.

Mogelijke geïnteresseerden kunnen contact opnemen met:

**Jaap Geradts**
**Postbus 5701**
**3008 AS Rotterdam**
**Telefoon 010 4854907**

HCC Nieuwsbrief nr. 129 juni 1990

*De oorspronkelijke oproep om zich aan te sluiten bij een nog op te richten groep voor watersporters die met computers aan boord werken: de Hobby Computer Club Watersport gebruikersgroep (HCC-WGG) in juni 1990. Jaap Geradts is enkele jaren daarna naar Frankrijk verhuisd (EC)*

In het eerste papieren nummer van BootBits (het blaadje van de HCC Watersport GG) van januari 1995 staat het complete verhaal over de oprichting van de Watersport GG.

*Hoe is het gekomen?*

*Waar moet ik beginnen? Waar en hoe is de Watersport GG ontstaan? Moeilijk te zeggen. Het was 1989.*
*Ik was redacteur van het maandblad Watersport en verzorgde daarin ook de software rubriek. Erg veel nieuws was er in die tijd nog niet, het was de begintijd.*
*Van PC Wayplanner had nog nooit iemand gehoord.*
*Op een dag werd ik opgebeld door een mij onbekende Jaap van Goor. Hij had zelf een navigatieprogramma gemaakt en wilde weten of hij daarmee een plaatsje verdiende in de kolommen van mijn blad. Het gesprek duurde langer dan strikt noodzakelijk, mede omdat we beide verbonden waren geweest aan dezelfde Rotterdamse Zeevaartschool, ik als docent en hij als student. Maar daar hadden we elkaar nooit bewust gezien, al hadden de perioden elkaar ettelijke jaren overlapt. Van het een kwam het ander.*
*We bleven elkaar op de hoogte houden van het bestaan van de laatste programma's die we in diverse (binnen- en buitenlandse) bladen hadden gevonden en we gaven samen presentaties op navigatiegebied tijdens de Hiswa van maart 1990.*
*Het aantal programma's groeide en de software rubriek in Watersport werd stilaan de nationale draaischijf voor die watersporters die meer wilden weten van computertoepassingen. Elke dag werd ik wel gebeld over de verkrijgbaarheid van programma's, over public domain software en ook wel met minder legale bedoelingen.*
*Hoe leuk het ook was om dicht bij u de lezers te staan, het werd een te zware belasting naast het redacteurswerk en het leek mij dan ook beter om een andere uitlaatklep voor dit soort activiteiten te zoeken. Een centrum waarin meer mensen participeerden leek mij een beter idee dan alles in mijn eentje te blijven doen. Met Jaap van Goor werd daarom het plan opgevar om een watersport gebruikersgroep bij de HCC op te richten.*
*Een telefoontje naar het hoofdkantoor leerde dat zulks het beste kon gebeuren door een brief te plaatsen in de HCC nieuwsbrief, de voorloper van Computer!Totaal.*
*Zo gezegd, zo gedaan en in het juninummer van 1990 stond mijn oproep.*

*De respons was verrassend. Ettelijke tientallen mensen reageerden en wilden meteen lid worden, maar het probleem was dat er nog helemaal geen Watersport GG bestond! Die kon pas worden opgericht als er voldoende belangstellenden waren en die waren er pas als er iets was opgericht. Dit kip/ei probleem zou de oprichting van de Watersport GG langdurig voor de voeten lopen.*
*Of dat met andere gebruikersgroepen ook zo het geval was, weet ik niet, maar eenvoudig was het niet om die patstelling te doorbreken.*
*Een verrassend gevolg van die ingezonden brief in de HCC nieuwsbrief was, dat ook de hoofdredacteur van de met mijn blad concurrerende Waterkampioen nu wist van een op handen zijnde oprichting van een Watersport GG. Op zich niet erg natuurlijk, want ik wilde juist dat mijn eigen blad daar wat losser van kwam te staan.*



De HCC Watersport gebruikersgroep stand op de HCC dagen in de Jaarbeurs Utrecht, 23 november 2001 (EC)

*Maar zonder iets te vragen werd het nieuws over 'de oprichting van een Watersport GG' in de kolommen van de Waterkampioen geplaatst alsof het al een vaststaand feit was. Dat leverde weer een nieuwe stroom belangstellenden op, zonder dat er ook maar iets was dan een vroom voornemen.*

*Van het Dagelijks Bestuur van de HCC kregen we de raad een klein comité van een man of drie te vormen om het schip te water te laten. Uit de lijst belangstellenden trokken Jaap en ik een willekeurige naam van iemand die net als wij in Rotterdam woonde, gewoon op praktische gronden, zoals lage telefoonkosten, korte reistijden, dat soort zaken. Het was Bron de Poorter, die het idee wel leuk vond om iets op te richten, maar subiet uit het bestuur wilde stappen als*


Op HCC dagen in de Jaarbeurs Utrecht werden elektrische metingen aan boord getoond, 22 november 2002 (EC)

*de oprichting eenmaal een feit was. Nu volgden eindeloze maanden van voornamelijk wachten. Het HCC kantoor werkte uiterst traag en wilde dat wij eerst meer mensen bij elkaar kregen, dan zou er nog wel eens verder worden gekeken.*
*Intussen kwam de HISWA 1991 eraan. Jaap en ik hadden opnieuw de beschikking over een podium in het Navigatiepaviljoen, met een informatiebalie.*
*We hielden elke middag een lezing over watersportsoftware, die goed werd bezocht. We hebben daar met honderden mensen kunnen praten over de Watersport GG die we wilden oprichten. Tevens wisten we via een bevriende standhouder diverse programma's te verkopen.*
*Aan die verkoop van deze PD-software hielden we een bescheiden potje geld over. Met dat geld konden we dan weer de mailings betalen waarmee we de belangstellenden nog even zoet hielden terwijl we de druk op het hoofdkantoor opvoerden.*
*Uiteindelijk vond de HCC het zelf ook wel wat erg lang duren en mochten we op voorlopige basis gaan opereren met de letters i.o. achter de naam. Het eerste dat we deden was het uitsturen van een enquete formulier, om te weten waar de belangstelling van de watersporters eigenlijk lag. Deze bleek voornamelijk te liggen bij de navigatieprogramma's en de koppeling met navigatiesystemen. In de enquete was ook een vraag opgenomen of men wat voelde voor een bestuurslidmaatschap. Uit de enthousiastelingen werd een voorlopig bestuur geformuleerd dat op de oprichtingsvergadering definitief gekozen zou kunnen worden.*

*20 oktober 1991 was het zover. De oprichtingsvergadering van de Watersport GG vond plaats in het (ook alweer voormalige) kantoor van de HCC. De opkomst was helemaal niet slecht. Ongeveer een derde van diegene die op de lijst van belangstellende HCC-leden stonden was gekomen. Daarnaast nog een groot aantal mensen en firma's die iets konden demonstreren, bij elkaar zo'n hondervijftig mensen. We kregen daarvoor de complimenten van het Dagelijks Bestuur van de HCC dat voor de gelegenheid persoonlijk aanwezig was.*
*Jaap van Goor hield als voorzitter de ultra-korte vergadering strak in de hand. Bron de Poorter had, als penningmeester, niet meer dan een paar honderd gulden te verklaren en ik, als secretaris, wilde niet al te veel jammeren over alle hobbels, die we hadden moeten nemen om zover te komen. We verheugden ons eerder op het behaalde resultaat. Naast het blijvende duo Jaap & Jaap vond er een gedeeltelijke wisseling van de wacht plaats. Nieuwe mensen kwamen, zoals Frank Heldens, de nieuwe penningmeester die staande de vergadering spontaan aanbood om een bulletinboard op te zetten, als onderdeel van het Fido-knooppunt Emmen-1.*
*Mac Dekkers was het eerste nieuwe bestuurslid, die helaas al snel te weinig tijd bleek te hebben. Het tweede nieuwe bestuurslid was Guus von Morgen, die zich ontpopte als de nauwgezette en onvermoeibare motor achter onze aanwezigheid op de HCC-dagen in Utrecht.*
*Onze aanwezigheid begon in 1991 met de support van Stentec BV, de huidige sponsor van ons 'eigen' bulletinboard. Mac Dekkers viel al snel weg, welk gat even snel werd opgevuld door Jim Scholtens, die zich met PD-software ging bezighouden. Daarnaast was Peter van den Boogaard al meteen van de partij. Hij was geen bestuurslid, maar de centrale persoon van de Werkgroep Interfacing. Van meet af aan was het de bedoeling om de aktiviteiten van de Watersport GG in werkgroepen in te delen en met al direct draaiende werkgroepen Public Domain Software, Interfacing en Bulletinboard was de Watersport GG na een langzame start toch goed op gang gekomen. Dat bleek ook wel uit het ledenaantal dat na de oprichting louter een gestaag stijgend verloop heeft getoond.*

*Inmiddels zijn er al weer nieuwe bestuurswisselingen geweest. Zelf ben ik na het eerste jaar uit het bestuur gestapt omdat ik leiver in Zuid-Frankrijk dan in Nederland wilde wonen. Gewoon lid ben ik natuurlijk wel gebleven en ik heb met veel HCC watersport GG leden en ook met het huidige bestuur nog goed contact, per brief, per fax, per modem, of per wat dan ook. Zweten voor de Watersport GG is er ook nog steeds bij. Elk jaar zit ik in de warme zomermaanden de Watersport Software Catalogus bij te werken opdat de bezoekers van de HCC-dagen in Utrecht van de laatste software gegevens op de hoogte kunnen stellen. Wie op de komen flop iets mist, kan de laatst bekende aanvullingen naar het bestuur of naar mij persoonlijk sturen, zodat ze zo snel mogelijk in de nieuwe versie verwerkt kunnen worden. Zoals elke gebruikersgroep is de kwaliteit van de Watersport GG immers recht evenredig met de inzet en het enthousiasme van haar leden. Vanaf de eerste dag tot nu toe is daarover gelukkig weinig te klagen geweest.*

*Jaap Gestman Gerardts*
*Zuid Frankrijk*
*Januari 1995*

Er zijn 6 jaargangen van de papieren BootBits uitgekomen, daarna kwam er een elektronische versie die via email werd verspreid (in de begintijd had nog niet iedereen email of internet).

*De jaarvergadering in het Maritiem Instituut IJmond te IJmuiden wordt geleid door het bestuur: v.l.n.r. Maarten Arends, Henk van Aerle, Nora Schram, Henk Bos, Levien de Konter en Govert de Gelder (EC)*



Een aardig stukje is het eerste voorwoord van de papieren versie van BootBits:

*Een product met dit versienummer moet met de nodige reserve bekeken worden, dat hebben de software leveranciers ons wel geleerd. Om te beginnen komt het altijd later dan aangekondigd en als het eenmaal geleverd wordt blijkt er van alles aan te mankeren.*
*BootBits vormt, vrees ik, geen uitzondering op deze regel: aangekondigd voor 1994, release in januari 1995.*
*Vele redenen, geen geldig excuus, zoals gewoonlijk.*
*Van de redactie kunt u natuurlijk niet verwachten dat zij vertelt dat er van alles aan de inhoud mankeert.*
*Maar deze redacteur wacht wel met enige spanning af wat uw reactie op dit eerste nummer zal zijn. Schuif voor deze gelegenheid even uw vriendelijkheid en tolerantie, zo eigen aan bootjesmensen onder elkaar, terzijde en laat ons ongezouten weten wat u van dit nummer vindt.*
*BootBits is op de eerste plaats bedoeld om de binding met de leden te bevorderen door u op de hoogte te houden van het reilen en zeilen van de Watersport gg. Artikelen, nieuwtjes van buiten en dergelijke komen op de tweede plaats. Wij mikken op een verschijningsfrequentie van vier maal per jaar.*
*Voor dit eerste nummer leek het me gepast om even om te kijken naar het begin van de Watersport gg.*
*Wanneer, waarom en hoe is het begonnen?*
*Jaap Gerardts schreef vanuit La Rode in Zuid Frankrijk waarom hij het initiatief tot de oprichting nam en hoe het duo Jaap & Jaap de gebruikersgroep van de grond kreeg.*

*Nu zijn we ruim drie jaar verder en we kunnen zeggen dat de doelstelling van Jaap & Jaap bereikt is. We hebben een gebruikersgroep die zijn levensvatbaarheid heeft bewezen door een gestage groei. Gingen we 1994 in met goed 450 leden, we stappen over de drempel van 1995 met ongeveer 625 leden. Alle reden om ons af te vragen: hoe verder met deze gg?*
*Het bestuur heeft zich daar de afgelopen tijd over gebogen en zal u enkele ideeën (en vragen) voorleggen op de komende ledenvergadering. U komt toch he?*
*Mede namens het bestuur van de Watersport gg wens wens ik u voor 1995 een in alle opzichten goede vaart.*

*Jules Hofman*




*De bak met proefbootjes en anodes op de HCC dagen van 2003. Met metingen worden verschillende stromen zichtbaar. Ge Bos (links) staat te breien op de stand (EC)*

Enkele aardige uitkomsten van een enquete uit 1997 van de HCC WGG:

*Hoe wist u van de Watersport GG?*
*De HCC zelf blijkt de grootste bron.*

*Wat is de belangrijkste reden om lid te zijn?*
*66% informatievergaring*
*34% gratis software*

*Welke watersport beoefent u?*
*82% zeilsport, 14% motorbootsport*

*Bent u in het bezit van?*
*86% bezit een modem*
*56% heeft aansluiting op internet*

Op mijn vraag aan de HCC wat er over de geschiedenis van de HCC Watersport Gebruikersgroep nog bekend was, kwam een bedroevend antwoord:

*Onlangs heeft u ons enkele vragen gesteld m.b.t. de HCC watersport groep. Helaas zijn er geen beschrijvingen of andere documentatie meer terug te vinden.*

*Het enige dat ik nog kon terugvinden is dat deze groep opgeheven is op de Ledenraadsvergadreing van 9 november 2013.*

*Wijnand van Swaaij*
*Coördinator ledenadministratie*



*Maarten Arends op 22 oktober 2003 bezig met het maken van de proefopstelling voor de anodemetingen in de schuur bij Henk Bos. De opstelling is voor de HCC dagen (EC)*

Uit de tijd van de HCC Watersport GG kennen we nog enkele mensen die persoonlijke vrienden zijn geworden.

*Hoewel dit bericht niet onverwacht kwam, is het toch moeilijk te bevatten dat Henk er niet meer is.*
*We kenden elkaar al iets van 30 jaar en hebben in de HCC Watersport Groep heel wat lief en leed gedeeld.*
*Ook waren Henk en Ge altijd bereid om onze diverse boten te bezoeken, voor de gezelligheid en om een keurend oog te werpen op de resultaten van mijn hobby: de apparatuur en de elektrische installatie. Wij kenden Henk's culinaire voorkeuren en zouden niet gewaagd hebben hem kaasblokjes zonder mayonaise aan te bieden.*

*Henk en Ge waren, net als Fred en ik, een "hecht koppel", zoals ze in Vlaanderen zeggen. Je kreeg ze allebei of geen van tweeën. Ik kan me daarom als geen ander voorstellen wat het voor Ge betekent om zonder Henk verder te moeten. Ik ben daar na bijna twee jaar nog steeds niet aan gewend. Maar het is goed dat Ge de steun heeft van haar familie, en, net als bij Fred, was het geen optie om Henks lijden nog langer te laten duren.*



*De laatste vergadering van het bestuur van de HCC Watersport Gebruikersgroep in 2012 (Nora Schram)*

*De enige foto die ik zo gauw heb kunnen vinden is die van de laatste vergadering van de intussen helaas verdwenen HCC Watersport Groep. Fred staat daar ook op.*

*Vanwege de afstand kan ik helaas niet aanwezig zijn bij de crematie. Ik wens jullie allemaal heel erg veel sterkte toe, en als ik nu of in de toekomst iets voor Ge kan betekenen, dan hoor ik dat graag.*

*Hartelijke groeten,*
*Nora.Schram*



*Op de eerste plaats wil ik je van harte condoleren met het vreselijke verlies van je vader. Mijn oprechte deelneming gaat natuurlijk ook uit naar je moeder, je zuster en verdere familie.*

*Ik wilde jullie graag bij de crematieplechtigheid persoonlijk condoleren, maar het lukt mij niet om voor Rietje, mijn vrouw, een passende zorg te regelen. Zij lijdt aan een ernstige vorm van Alzheimer en heeft 24/7 zorg nodig.*
*Door de week verblijft zij in een verpleegtehuis.*
*De weekeinden is zij bij mij thuis.*



*Ik begrijp dat het jou niet mee zal vallen om zonder je 'maatje' verder te moeten gaan met jullie mooie projecten .*
*Ik wens jullie allen veel sterkte toe.*
*Met vriendelijke groet en tot ziens,*
*Ted Jansen*

*Je hebt heel veel HCC beurzen en andere activiteiten met je vader meegedraaid. Jullie hadden daardoor een extra hechte band. Je zult hem missen.*
*Je vader was een ondernemend man met een sterk karakter.*
*Sterkte zaterdag en de tijd daarna, ook aan je moeder.*
*Met vriendelijke groet,*
*Wouter Kuik*
*Stentec*

*Deze week bereikte ons het trieste nieuws dat Henk Bos is overleden. Samen met zijn dochter Janneke was Henk de drijvende kracht achter het gratis informatieblad Info20M.*
*Ik heb Henk ontmoet in de begintijd van de Watersport Gebruikersgroep van de Hobby Computer Club (HCC).*
*In een tijd dat velen nog meewarig keken als je een computer wilde gebruiken op jouw schip kwamen Henk en Janneke al met oefenprogramma's voor bijvoorbeeld het klein vaarbewijs en kielbootzeilen. De vragenbanken achter deze programma's hebben wij destijds weer van hen overgenomen en wij maken nog dagelijks dankbaar gebruik van deze schat aan informatie.*
*Zijn kennis van technische zaken was ongekend en Henk combineerde een unieke mix van oude bijna vergeten ambachtelijke technieken, moderne electronica, maar ook de kunst van het programmeren van computers.*
*Henk was ook altijd bezig met het overdragen van zijn kennis. Over de jaren kwam ik hem, vaak samen met zijn vrouw, tegen op beurzen en andere evenementen.*
*Henk was actief voor Scouting, behoudsorganisaties voor voormalige beroepsvaartuigen, de al genoemde Watersport gebruikersgroep en nog veel meer. Veel van zijn kennis ligt gelukkig vast in een grote hoeveelheid documenten en artikelen. Daarin schuwde hij het niet om ook moeilijkere onderwerpen beet te pakken en deze op een begrijpelijke wijze uit te leggen.*
*Jaap van Goor*
*Vaarwijzer, Promanent*










# MEMORABELE REIZEN

Henk en Ge Bos hebben regelmatig allerlei reizen gemaakt, met de auto (het koekblik of toverdoosje), met de boot (meestal Margeja) of op een andere manier. Heel Europa hebben ze rond gereisd, van Engeland tot Tjechië en de Baltische staten, van de Noordkaap tot Spanje en Joegoslavië. Ge heeft van vrijwel alle reizen een dagboek bijgehouden dat de laatste jaren door Henk als reispost of als flessenpost in pdf-vorm is uitgebracht aan belangstellenden, opgefleurd met vele foto's. Als ze met zijn tweeën op reis waren, werden het huwelijksreizen genoemd. Na hun huwelijk in 1966 hebben ze er zeer vele gehad, soms meerdere per jaar. De zwervers gingen niet alleen voor de vele bijzondere mensen die ze op hun reizen tegen kwamen, maar ook voor de geschiedenis, cultuur en natuur. En natuurlijk hadden ze ook themareizen waarbij de aanleiding een bepaald onderwerp was (bijvoorbeeld wetstenen) maar waarbij ook andere leuke dingen onderweg werden aangedaan.

**De wereld is een boek. Wie niet reist, leest enkel één bladzijde.**

**1987 VAARTOCHT NAAR OOST EN WEST BERLIJN**

In 1987 bestond Berlijn 750 jaar, dus groot feest!
De vaartocht naar Berlijn was in meerdere opzichten bijzonder: niet alleen voeren we op een schip dat we niet kenden (de eigenaar Ferdinand van der Mast uit Elim kon op het laatste moment zijn boltjalk Welvaart niet varen), maar ook omdat op het moment van de reis de muur tussen Oost- en West-Duitsland nog niet was gevallen, en Berlijn dus nog in stukjes verdeeld was. Varend door Berlijn ging je steeds de grens over, oost, west, oost, west, enzovoort. En iedere keer weer douane, ijzeren hekken (gordijn), bemensde wachttorens, stukjes niemansland, etc. En toen ook nog bleek dat we op dezelfde dag met onze schepen zowel in Oost als in West Berlijn waren beloofd, brak er onrust uit onder de scheepsbemanningen. Want tijdens de festiviteiten was het onmogelijk om de grens over te gaan. Je moest dus een keuze maken, of in Oost of in West aanwezig zijn. Wij zijn destijds in West Berlijn gebleven (ook omdat de verstuivers van de motor gerepareerd moesten worden). Varen in Oost Duitsland was trouwens ook heel bijzonder omdat je normaliter daar niet "los" mocht varen. Dat mocht alleen maar achter een binnenschip aan, op een sleeplijntje. Maar met zoveel

Route Amsterdam, Rijn, Wesel-Dattelnkanaal, Dortmund-Emskanaal, Mittellandk.

| Name des Schiffes | Typ | Segler/Motor | Baujahr | Abmessung in Meter | Fixhöh | Motor | PS | Eigner |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ommekeer | Turftjalk | S | 1908 | 19,18x4,06x0,53 | 2,76m | Daimler Benz | 39 | J.Duijvetter |
| Vier Gebroeders | Turftjalk | S | 1893 | 17,30x3,83x0,70 | 2,76 | Mercedes Benz | 54 | J.Halbertsma |
| Vriendschap | Wilnisser aak | S | 1897 | 17,67x3,82x0,57 | 2,50 | Kromhout | 30 | G.Meijer |
| Onderneming | Hasselter aak | S | 1914 | 22,00x4,70x0,80 | 2,80 | Volvo D 47 | 60 | J.W. de Koning |
| Jan Korneel | Hengst | S | 1908 | 12,50x4,20x0,80 | 2,60 | | 52 | Christiane Walter |
| Familietrouw | Spitse praam | S | 1894 | 17,30x4,21x0,49 | 2,45 | Deutz MAH 220 | 18/20 | W.Ploeg |
| Vrouwe Berendina | Tjalk | S | 1908 | 19,45x4,00x0,47 | 2,00 | Daimler Benz | 80 | N.Molenaar |
| Gerrigje | Hasselter aak | S | 1901 | 21,53x4,38x0,58 | 2,54 | Kromhout | 30 | W.Poldermans |
| De Goede Verwachting | Boltjalk | S | 19,16 | 20,15x4,12x0,42 | 2,40 | Ford 100 | 100 | J.H. Snijders |
| Zeldenrust | Paviljoenschuit | S | 1914 | 25,00x5,20x0,70 | 3,20 | Ford | 80 | van Waning Stichting |
| Oude Praam | Westlander | S | 1912 | 12,75x2,48x0,40 | 1,55 | Yanmar | 18 | N.F.H.v.d. Loos |
| Twee Gebroeders | Lemster aak | S | 1912 | 7,50x3,20x0,70 | 2,00 | Volvo Penta | 36 | J. Brilleman |
| Welvaart | Boltjalk | S | 1924 | 21,35x4,35x0,60 | 3,00 | DAF | 105 | F.J.v.d. Mast |
| | | | | | | | | Schipper Floris Hin |
| Ebenhaezer | Steilsteven | S | 1924 | 21,15x4,14x0,44 | 2,96 | Stoszboot | 12 | C.van 't Hoff |
| Rijnland III | Motorreiheschiff | M | 1911 | 24,74x4,31x1,35 | 3,02 | Industrie | 40 | F.de Vries |
| Janna Maria | Luxe motor | M | 1922 | 19,95x3,47x0,95 | 2,85 | Davey Paxman | 40 | P.M. de Wit |
| Boreas | Dieselsleper | M | 1922 | 14,85x3,65x1,20 | 3,25 | Krupp 3264 | 120 | D.T. Vos |

*Een deel van de deelnemers aan de vaartocht naar Berlijn, behalve deze deelnemers waren er ook die een andere route aanhielden, en enkele motorjachten (EC)*



*De zetbemanning van de Welvaart, v.l.n.r. Ge Bos-Thoma, Janneke Bos, Henk Bos, Floris Hin, Marijke Bos en Kee (EC)*

schepen was dat niet doenlijk. En dus na veel gepraat, mochten we los varen, maar dan wel met controle in de lucht, op het land en in het water. En hou je aan de opgegeven route! En dat terwijl er zoveel leuk vaarwater aan beide zijden van de route zichtbaar was...
Nadat de muur gevallen was, zijn ook die wateren uitgebreid bevaren.

Enkele stukjes uit het reisverslag van Ge Bos Thoma.

*Zondag 12-07*
*Kwart over 6 - half 7 op. Varen om kwart voor 8. Zitten nu gelijk achter de sleper: Burly. 8 uur: Burly heeft het er ook moeilijk mee, zitten nu achter de En-Avant: een bloedgang. Komt veel water naar beneden, kribben staan onder water. Half 10: Floris heeft de snelheid opgenomen, we lopen 10 kilometer per uur stroomopwaarts. 12 uur Arnhem. Sleepkabel is los op de Vrouwe Berendina. De mensen die voor de bootraces komen kijken, krijgen waar voor hun geld. Op de Vrouwe Berendina is een bolder uit het dek getrokken. Ook hier dreigt de stuurboordbolder, er worden 2 Tirfords langs de kant gezet om de spanning te verminderen tussen voor- en achterbolders. 4 uur Lobith Tolkamer. Liggen een half uur te steken, de Duitse Wasserschutz schijnt van niets te weten, stomen dan door naar Emmerich. De ambassadeur van de WDR is niet te vinden. Bij Emmerich doet de politie moeilijk, we willen door naar Wesel. Toch maar Emmerich, rustig zitten te eten terwijl de douane zijn gang ging. Hashhond aan boord - die had dorst, dus kreeg hij water. Zelfs de Duitse douane moest aan boord van de Welvaart nederig zijn: het schip heeft erg weinig holte. Om kwart voor 9 varen we weer, we varen door naar Wesel. Dat schijnt ca 8 uur varen te zijn - we zien. Onze sleepbootkapitein (is beroeps en heeft deze sleep aangenomen tot Wesel) wil zo gauw mogelijk terug. We lopen nu aanmerkelijk minder snelheid als vanmiddag, toen ±10 kilometer, nu ongeveer 6. Heel helder, veel sterren, vrij koud. Om middernacht verse koffie gezet.*
*Tot ongeveer 3 uur buiten geweest, toen even naar binnen om weer warm te worden. Op de bank in slaap gevallen tot 5 uur. Was net wakker toen we van de rivier af gingen om 8 over 5. En-Avant maakte gelijk rechtsomkeert.*




*Krantenfoto met daarop een sleep om de oude sleeptochten van voorheen weer eens over te doen en te laten zien aan het publiek. 10 Schepen op een rij, de Welvaart hangt direct achter de sleepboot en krijgt het zwaar te verduren. De voor- en achterbolder worden bijna uit het schip getrokken. Door een staaldraad en tirfor te spannen tussen beide bolders wordt het schip nog bij elkaar gehouden, zondag 12 juli 1987 (EC)*



Op de Duitse kanalen varen we los, het Mittellandkanaal is wel een enorm eind rechtuit varen....(EC)



De Duitse Douane controleert de paspoorten (EC)

*Zondag 19-07*
*Zonnig begin. Varen om 5 voor half 9. Kwart over 9 zijn we de grens van de DDR gepasseerd. De douane deed er erg lang over. Oorzaak: onze kinders hadden hun eigen paspoort, wat moesten ze daar mee aan? Kennelijk waren ze dat niet gewend. Varen nu echt onder begeleiding van de Wasserschutz Polizei. We hebben een Sondergenemigung voor dit kanaal en het stuk tussen Berlijn en Magdeburg. Vanavond staat een ontvangst op het programma in Magdeburg - ik ben benieuwd. 7 uur aankomst bij sluis Magdeburg. Gegeten op het achterdek, met hoopjes toeschouwers op de kant.We kregen bloemen en ansichtkaarten en stickers. Diverse schippers maakten er een grote show van: masten en zeilen hoog. Ik weet niet of we nog doorgaan, maar we zien wel. We blijven dus hier liggen, hebben de sluis volledig versperd. Het is een bak (hevel) sluis. Morgen verder. Gezellig op het achterdek een concert gegeven.*



Sluis Rothensee bij Magdeburg, voor de Rijnland III (EC)



Zo hebben we vele tientallen kilometers gekoppeld gevaren, met de westlander Oude Praam van Nico en Anneke van der Loos en de LE10 van Jan en Tine Brilleman (EC)

*Maandag 20-07*
*8 uur eerste gedeelte konvooi in de sluis. Kwart over 9 varen we de sluis uit. Er kwam een ambtenaar tegen half 9 met een grote zak met brood. Voor elk schip was er een brood. 6 voor 10 gaan we de Elbe op. 10 voor 11 12-15 kilometer verder van de stroom af. 11 uur in de sluis, om 10 over 11 er weer uit, de rest van de sleep ligt hierachter te wachten, wij wachten dus ook maar. Tegen kwart voor 12 kwam de rest ook, dus door varen maar weer. Het water is hier dood: geen plantje of vis. Kwart voor 3 de volgende sluis en een geweldige onweersbui met windstoten.*
*Mijn was spoelt dus nu nog een keer. 10 over 3 was het weer droog. De was weer uitgewrongen en alles ging dampen. Verder dreigde nog een paar keer een bui, maar het bleef wel droog. Op tijd aan het eten begonnen, toen we om 6 uur aan de wal lagen was het klaar. Maar toen wilde Henk en nog een aantal anderen Genthin in. Gas dus uit en stappen. Toch nog vrij laat aan tafel dus. Direct daarna schippersvergadering. Reid is mooi ertussen genomen door de autoriteiten: de oostduitsers willen dat de bedrijfsvaartuigen doorvaren naar Oost Berlijn en daar aan het Watercorso mee doen. De begeleidende jachtjes (een stuk of 4) mogen dan wel meedoen in het westen: in beide delen van de stad is er op dezelfde dag een Watercorso. Een aantal schippers was des duivels, maar wij kunnen er waarschijnlijk niet veel tegen doen.*
*Reid had weer eens zichzelf moed ingedronken en zat te bazelen over Reagan en Chirac. Wij hadden onder het eten ook al zitten te praten: volgens ons wordt het konvooi opzettelijk vertraagd. Diverse schipperskes hadden boodschappen opgegeven en toen die kwamen (in ruime hoeveelheid) mochten ze er niet voor betalen. En dat terwijl wij in de stad net geconstateerd hadden dat het maar een armoedige en troosteloze bedoening was. Volgens ons nog steeds oorlogsschade en weinig verf. Het lijkt wel of de befaamde Duitse fut er uit is.*

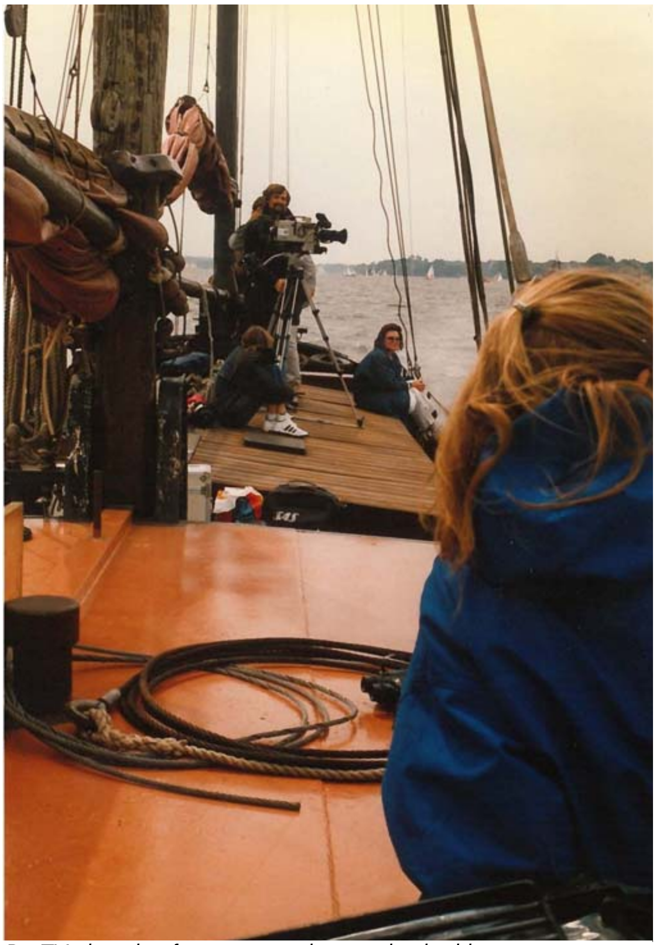
*Woensdag 22-07*
*8 uur op. Hadden verse broodjes vanmorgen. 10 uur Schippersvergadering. 10 voor 11 varen we eindelijk - naar Oost als alles goed gaat. We zien wel, over een kilometer is de grenscontrole al. Passencontrole, zo klaar. Varen weer om twintig over 1. Waarom het zolang duurde??*
*Ergens schijnt het toch niet zo lekker te zitten, we luisterden net een gesprek af over de marifoon tussen Reid en de*



*Checkpoint Charlie zijn we niet over geweest, dit is een landgrens, wij hebben alleen watergrenzen gehad (EC)*

*WDR-organisator. Op de volgende controlepost zouden ze weer praten. Het klonk niet zo lekker. Het grootste gedeelte van het konvooi is naar Oost gegaan nu, wij ook.*
*Dat we als eigenwijze Hollanders geschiedenis schrijven is zeker: voor ons zijn de prikkeldraadversperringen opgeruimd. Wel een beklemmende zaak: we varen tussen prikkeldraad, hekken en muren door. Overal wachttorens.*
*Even varen we door een stuk West, zo te zien heel tevreden en welvarend. 10 over 3 sluis Machow - sterke dwarsstroming. 5 over half 4 zijn we boven en er weer uit. Aan boord Zelden Rust zijn de meesten weer beter, nu is de schipper van de Janna Maria ziek. De paraplu werkt weer als parasol. Twintig over 4 weer een passencontrole. Twintig voor 5 varen we weer - we zijn geloof ik nog in*


*De Welvaart met West Duitse TV ploegen aan boord op de West Duitse meren van Berlijn (EC)*



De TV ploeg heeft van onze schepen uitgebreid opnamen gemaakt, deze hebben we later op band gekregen (EC)

*Oost Berlijn, maar weet het na zoveel controles niet meer. Wat een land! Hebben de kaart zorgvuldig bestudeerd, denken dat we nu weer in West zijn. 20 voor 6 liggen we weer langs de kant. Schippersvergadering met de organisator van het westelijk Corso om 7 uur. Ze zijn weer terug - het schijnt dat Reid gemanipuleerd is door het oostelijke stadsbestuur. De centrale overheden op landsniveau hadden andere plannen. Hebben wel sinds een half uur een enorme onweersbui. Het was dus even rennen om alles droog te houden, luiken dicht, enz. Eind van het liedje wordt dat we met de hele vloot naar een pizzeria gaan. Daar kwamen Jaap en Wiep ook even en die bleken furieus te zijn. We hadden gewoon door moeten gaan naar oost. Ze willen ook niet meer praten met Floris, want: "die weet te veel". Geef mijn portie maar aan Fikkie, volgens mij stinkt het naar schuifspijkers. We hebben wel al behalve de kranten ook het journaal gehaald.*

*Donderdag 23-07*
*Uitgeslapen. Werden om half 10 wakker. 11 uur schippersvergadering aan boord van de Zelden Rust.*
*We hebben al antwoord uit Oost Berlijn dat het originele idee zaterdag West - zondag Oost en 's nachts de grens over in orde is. We gaan vandaag (als Joost terug is) zo'n 10 kilometer verder tot het beginpunt van het West Berlijnse watercorso. Daar blijven we dan liggen, er zouden douches, enz. zijn ter beschikking van de vloot. Op de wal waren massa's persmuskieten, radio en zelfs tv.*
*We mogen straks wel bellen anders denkt het thuisfront dat er weet ik wat aan de hand is. Na de vergadering zijn we boodschappen gaan doen. 5 over 2 de douane schijnt het niet zo prettig te vinden dat we hier liggen (officieel mag je alleen maar aanleggen voor de douane) - we moeten weg. Joost is nog niet terug - ze weten niet waar hij is.*
*Hein blijft achter om op Joost te wachten, samen met Floris. We varen achter de Wasserschutz aan en het gaat erg langzaam. Tegen 6 uur zijn we er dan. Er zijn rode buizen in de wal geslagen om aan te liggen. Nog voor we lagen had Janneke op het voordek de eerste al uit de grond. Dat was dus geen spul om een tjalk aan te leggen.*
*We zijn door de brandnetels naar boven gekropen en we liggen nu aan het hek. Is iets steviger. We lagen nog maar net toen we de mededeling kregen dat we met een bus naar een douche gelegenheid konden gaan. Daarna zou er gegeten worden. Dus schoon goed en badspul ingepakt en naar de bus. Door de hele stad gezeuld, uiteindelijk bij de Westhafen gedouched in een bedrijfsbadhuis. Na de douche stond Joost plotseling bij de bus. Die was nogal over z'n toeren dat we toch waren gaan varen. De DDR autoriteiten schijnen akkoord te zijn gegaan met het plan van gisterochtend en niet van gisteravond. Er is dus weer eens gekonkeld. We zijn zo goed als "ontvoerd" door het Westen. Diegenen die in Oost willen varen kunnen morgen nog terug. De 26e zijn echter de grenzen gesloten, na de 26e mag ieder ander ook nog in Oost varen.*
*Een zéér emotionele bijeenkomst daar voor die badgelegenheid. Uiteindelijk beslist iedere schipper voor zich wat ze doen. Wij gaan als ik het goed begrepen heb deelnemen aan het corso in West. Daarna moeten de verstuivers nagekeken worden. Waarschijnlijk heeft dit schip het laatste jaar niet zo lang en ver achter elkaar gevaren. De motor doet hink-stap-sprong.*
*Na de vergadering zijn we met de bus naar het stadscentrum gegaan naar de "Nolle". Daar was een koud buffet. Mocht zo langzamerhand wel, te hadden tussen de middag maar een klein beetje gegeten. Bier naar hartelust, maar gelukkig ook jus d'orange. Tegen 12 uur werden we weer aan boord gebracht.*
*In de Nolle was ook een groep gondeliers en die konden het zingen niet laten. Prachtig, je kreeg er kippenvel van.*
*Aan boord Zelden Rust vaart iemand mee die voor z'n brood zingt en wild is op (Napolitaans) Italiaans.*
*Die trok toen ook z'n mond open. Het werd een complete verbroedering. Kee was er sinds het badhuis ook bij, dus onze bemanning is nu kompleet.*



Henk Bos vaart de Welvaart op de meren van Berlijn (EC)

*Zaterdag 25-07*
*Op tijd op. Varen om 5 over 10. Floris heeft de zaak gepavoiseerd. Gisteravond kwam er een Enschedese Berlijner vragen of hij mee mocht. Die is dus vandaag gast. Bovendien hebben we tot Tiergarten Schleuze de TV aan boord gehad: 3 man sterk. Er zijn ook nog een pa met zoontje aan boord, wie dat zijn weet ik eigenlijk niet. Sluis om half 1. Na de sluis aanleggen, met busje naar de "Verantstaltung für Wasserbau und Schiffsbau" en daar gegeten, een koud buffet. Bij de "Verwaltung" iemand gesproken die daar werkt, hij zal een excursie proberen te versieren. Nel heeft ons al uitgenodigd naar de Staatsbibliotheek. We krijgen het nog druk. Hein (onze gast) heeft al gezegd dat zijn auto ter beschikking staat als we ergens heen moeten voor de verstuivers. Of we nog tijd hebben om in Oost terecht te komen weet ik niet maar dat zien we wel. Met de bus terug naar het schip. Ik heb nog nooit zoveel volk op de been gezien. Af en toe denk je dat de brugleuningen het moeten begeven, zoveel mensen.*
*Na de middagstop te laat bij de aanlegplaats weg gegaan. Dat had 3 uur moeten zijn, maar het werd kwart voor 4. Bij de volgende sluis (ongeveer bij de Westhafen) lag het sluispersoneel dwars, er moest een rondvaartboot door en het Korso moest maar wachten. Dus lagen we met wind dwars, stroming de verkeerde kant op in een bocht te wachten. 5 uur: de bui die al een paar uur dreigde komt toch nog, we varen dus met vlaggetjes en paraplu.*
*Ik heb op het achterdek aan m'n sok zitten te breien, groot succes. Marijke steelt trouwens ook de show: "Knicksjes" makend op het achterdek. Er staan ondanks de regen toch nog steeds hoopjes mensen langs de kant. Zijn trouwens toch nog wel redelijk op schema. Sluis gepasseerd even na 7 uur. Direct na de sluis aangelegd om de lunchpakketjes die daar werden uitgedeeld te nuttigen: 2 dubbele boterhammen (1 kaas / 1 vlees); bakje aardappelsalade; bakje kwark; stuk fruit; 2 pakjes limonade; stuk ham; snoep. We hebben voor de eerste dag of anderhalf wel weer genoeg. Ongelofelijk hoeveel mensen er ook nog langs het laatste kanaal staan. Tegen half 10 zitten we eindelijk op het laatste meer, waar een groot "rond varen" zal zijn.*
*Nu dat was een grote puinhoop. Binnen een half uur horen we de waterpolitie bekennen dat ze geen flauw idee meer hebben van "wat, hoe, wie en waar". Sommige Hollanders hebben de zeilen gehesen en de politie vroeg zich af waar al die zeilers ineens vandaan kwamen. Het was een grandioze puinhoop, maar enorm om te zien: grandioos.*



*Henk Bos stuurt de Welvaart, Kee leest een boekje (EC)*




*V.l.n.r. Ge Bos-Thoma, Jan Brilleman, Janneke Bos, Kee, Henk Bos, Marijke Bos (Ab Zegers)*

*Eerst hadden ze het idee over een half uur begint het vuurwerk en dan is dit afgelopen, maar een kwartier later was het: het duurt nog een kwartier, hoe komen we dit door! Toch hebben we via de marifoon maar van een aanvaring gehoord, daar was iemand bij wiens licht uitviel. Om 12 uur lagen we aan de wal in een haventje, lekker rustig. Nog even nagekletst met Jan en Tine (LE10) en naar bed.*

*Dinsdag 28-07*
*Vannacht is het gas opgeraakt, dus was de koelkast uit en konden we geen water warm maken. Spiritusbrander van Jan geleend, thee gemaakt en afgewassen. Hein opgebeld om iets te weten te komen over de verstuivers - ze waren er niet. Floris gaat achter gas aan, wij gaan de stad in. U-Bahn naar de Kurfürstendamm, gesjouwd de KaDeWe (Kaufhaus des Westens) in, salades gegeten, vloeibare pakking opgedoken en Janneke kwijt geraakt. Na zo'n 3 kwartier waren we weer bij elkaar. Koffie gedronken om het te vieren. Toen had ik het niet meer, de spanningen van de laatste dagen werden te veel. Toch nog even in een boekenhoek geneusd, niet veel zaaks. Kaarten voor het thuisfront gekocht en met de U-Bahn weer terug.*
*Een tijd in bed gelegen, toen ging het wel weer.*

*Zondag 2-08*
*Varen om kwart voor 9. Sluis om kwart voor 10, 5 minuten schutten. We varen nu op de Spree; 10 uur 35 varen we de Havel op. Kwart over 11 staat de voormast weer.*
*Half 12: we hebben weer een zeilschip: de fok staat bij.*
*Na een eetpauze kregen we ook gasten aan boord: alweer een t.v. ploeg. Er staat een pittig windje (met lekkere stoten af en toe) en het is behoorlijk druk. Af en toe moet er dus hard achteruit gemotord worden. Na 3 uur zetten we toch zelf ook nog maar zeil. Erg best zeilt-ze niet.*
*Het lopend want loopt ook niet zo denderend volgens Floris. Hij vraagt zich af of dit schip eigenlijk wel gebruikt is. Met z'n allen uitgebreid gegeten als afscheid van het feest. Om 8 uur varen we met z'n allen naar de Potsdammer Yachtclub. Aangelegd om 10 over 9.*

*Woensdag 5-08*
*Kwart over 7 op, 17 over 7 varen. We hadden ons luik dicht gelaten vanwege de muggen, maar dan is alles donker.*
*Er vaart weer een oostduitse sleper mee, dus de grens halen we wel. De paraplu is weer in gebruik gesteld, want het is vies weer en koud ook, ik zet koffie maar de raampjes beslaan. Liggen weer gekoppeld met z'n drieën. In de loop*

*van de ochtend werd het droger, maar het bleef afwisselen: mooi weer, een plensbui, droog en koud. Half 2 grens DDR. Snelle afwerking, even smoelen kijken, hele schip even door op verstekelingen. 10 voor 2 weer varen. 3 uur liggen weer voor de wal bij de BRD grensovergang. 10 over 2 mogen weer varen, Hein is hier dus het spul is kompleet. 7 uur: we zijn de sluis van Sülfeld door. Marijke en ik hebben gekookt. Als we de sluis door zijn is het eten klaar.*
*Na het eten een wandelingetje maar die werd weer ingekort door al weer een stortbui. Kwart voor 10 naar bed.*
*Hier zijn gelukkig niet zoveel muggen. Bij het aanleggen na de sluis was het een reuze feest, want de wind stond nogal dwars. Wij hadden er niet veel moeite mee, maar we hadden al gegeten toen een aantal pas lagen.*
*De marifoon was net een hoorspelradio. Nico Loos moet rustig aan doen vanwege een gekneusde rib, maar ze zijn nu op de terugweg maar met z'n 2-en. Alleen varen is dus niet zo verstandig. Op deze manier is het nog gezellig ook: 's avonds lekker met de hele groep koffiedrinken.*

*Zaterdag 15-08*
*Varen om half 8. Waren nog maar net weg toen de motor van Vrouwe Berendina uitviel. Verstopt filter, vuile leidingen, enz. Om kwart voor 10 loopt de zaak weer.*
*We varen er nu achteraan - als er wat gebeurt kunnen we nu nog helpen, na Groningen niet meer. 10 uur zetten we Hein op de wal op het hoekje van het oude Winschoterdiep: die gaat zelfstandig met de trein verder.*
*Om 12 uur hadden de brugwachters middagpauze, dus we lagen prompt vast tot 1 uur. We waren om kwart voor 2 bij de werf van Coops. Ferdinand was er al even.*
*Natuurlijk was hij nieuwsgierig hoe het gegaan was, hij had er weinig over gehoord of gezien, hoewel hij wel het gevoel had gekregen dat er iets niet helemaal lekker zat. Uiteraard in grove lijnen het een en ander verteld.*
*Tegen half 4 zijn Henk en Ferdinand richting Hoogeveen gegaan. Morgen komt Henk met de auto en aanhanger weer hier om de spullen op te halen. Tegen die tijd hebben wij dan wel zo ongeveer alles ingepakt. Ferdinand komt tegen de middag ook weer, dan kan hij de sleutel van het werf-hek weer terug krijgen. Pa Thoma zou zorgen dat onze auto bij het station zou staan als Henk zou komen.*

De Berlijntocht heeft enkele nieuwe vrienden opgeleverd die we nu nog regelmatig tegenkomen.

*De vaartocht naar Berlijn in 1987, was mijn eerste ontmoeting met Henk.*
*Henk laste, op een tjalk, een afgebroken bolder op het dek waarbij ik een opmerking had over gietijzer en staal. Henk keek op en zei op een scherpe toon, je denkt toch zeker niet, dat ik daar geen verstand van heb. Ik zei niets meer, en dacht ik moet maar teruggaan naar mijn eigen boot.*

*Later op de reis kwam Henk mij het laswerk uitleggen, waarbij een klik tussen ons ontstond die tot de laatste dag is gebleven.*

*De CD, die ik toen kreeg, met de vele technische beschrijvingen is nog steeds in gebruik.*

*Familie Zegers*
*Motorboot Expansa*



*Cisca Zegers, Tine Brilleman (LE10) en Ab Zegers (EC)*

*Je weet dat hij ziek is, echt ziek en dat er geen weg terug is. Ja, uitstel dát heeft hij weten te verkrijgen!*

*En direct al als je zoiets hoort, in dit geval leest, denk je nee hé, niet Henk ook al. Zo om ons heen vallen ze bij bosjes om zoals Frits' moeder dat altijd wist te zeggen.*
*En je gaat eens terugdenken; hoe lang kennen we elkaar nou eigenlijk al? Wij komen uit op de tocht naar Berlijn in 1987. Henk Bos, smid….Er staan ons beelden bij van een aambeeld en demonstraties, maar dat kan ook in later jaren zijn geweest toen we ook lid waren geworden van de LVBHB.*

*Janneke, accordeon spelend op het dek zittend.*
*We hebben laatst het hele Berlijn-album doorgenomen maar komen daarin geen foto's of artikelen tegen waarop Henk smedend staat of wordt genoemd in een van de ontelbare krantenartikelen.*
*Als we lid worden van de LVBHB blijkt dat hij net de laatste hand aan het leggen is aan het mooie naslagwerk "Schepen die blijven". Als we opschieten met een stukje over onze Rijnland III kan hij dat nog wel meenemen!*
*En zo geschied, super attent en meedenkend en heel blij mee!*

*En zo gaandeweg komen we elkaar regelmatig tegen en ontstaat een gevoel van warme waardering voor Henk en Ge. Ze zijn altijd vol verhalen ook over hun campertje en hun reizen. Ook altijd gezellig en vriendelijk.*
*In Den Helder spraken we Henk, naar nu helaas is gebleken, voor het laatst. We vonden hem toen heel fit (zover de omstandigheden natuurlijk) overkomen.*
*Fijn dat we dit beeld vast kunnen houden. Henk heeft veel artikelen geschreven. Hij zal daardoor niet vergeten worden.*

*Een gezegde is immers "Je bent pas echt dood als er niet meer over je wordt gesproken en aan je wordt gedacht". Ons inziens heeft Henk zich onsterfelijk gemaakt!*
*Wij wensen vooral Ge sterkte met het verlies van Henk. Het zal moeilijk zijn een nieuw ritme te vinden.*

*Frits en Joke de Vries*
*Motorschip Rijnland III*
*LVBHB en Schuttevaer*

**BALTISCHE STATEN**

In zijn jeugd luisterde Henk Bos zittend op een stoof bij de kachel naar de verhalen die na kerktijd bij overgrootvader en -moeder werden verteld over reizen naar Letland om hout te halen. Dit is altijd in zijn hoofd blijven 'sudderen'. Toen na zijn pensionering de mogelijkheid tot lange reizen aanwezig was, is in 2001 met 27 schepen een reis naar Riga ondernomen om in dit geval een borreltje te halen bij de burgemeester van Riga om het 800 jarig bestaan te vieren. Tijdens deze reis werd de schoonheid en de lieflijkheid van Letland onderkend. Helaas was er te weinig tijd om het land goed te verkennen.

In het volgende jaar 2002 is met een minicamper 9000 km afgelegd in Letland om de vele leuke dingen in Letland met eigen ogen te bekijken.

Dit is in 2004 nog eens dunnetjes overgedaan. Er is veel - zeer veel - te vertellen over dit mooie land met fijne mensen.

In 2010 is er een nieuwe reis ondernomen om de bekenden op te zoeken en nieuwe vriendschappen aan te gaan.

Een paar stukjes tekst uit het reisverslag van 2001:

*Donderdag 31-05-01*
*Ondanks het drukke beroepsverkeer vlak langs ons bed geslapen als ossen. Pas na 7 uur voorzichtig wakker geworden en meteen weer kunnen genieten van het hossen door de grote jongens. Om kwart voor negen bij het bunkerstation waar ze ons wel wilden helpen aan diesel in ruil voor een stevige hand vol marken. Tegen 10 uur liep de Pandion (een kleine zee-groene boot) uit Uitham ons achterop met ook zo'n te heet gewassen Riga-vlaggetje in de mast. Zij zijn buitenom gekomen, vannacht was er weinig wind geweest. Ze zijn van plan om ergens halverwege het kanaal te stoppen om wat slaap in te halen. Tegen 11 uur de tent opgezet, het dreigende weer houdt op met dreigen: het regent hardop. Gelukkig niet wat het weerbericht vanochtend beloofde: onweer. Na de zweefpont van Rensburg links uit, naar de binnenhaven van Rensburg.*



*Langs een gastensteiger in de jachthaven afgemeerd. Havenmeester opgezocht, betaald, broodjes voor morgenochtend besteld en het 'dorp' in. Zijn niet zo moe als gister, maar de grond beweegt nog steeds wat.*
*Verse groente en vlees gehaald en aan boord de kachel maar weer aangestoken. Volgens het weerbericht zitten we in een verkeerd deel van Europa: overal is het redelijk tot aangenaam, hier is het 12-14 graden. Het weerbericht over de kortegolf is ook al zo optimistisch: in de Elbe-monding moet je nu ook niet wezen, er staat windje 8.*
*Het spookt daar trouwens niet alleen, op de Noordzee spookt het, zelfs op de Oostzee. We krijgen het gevoel dat we morgen eigenlijk geen haast behoeven te hebben.*

*Vrijdag 01-06-01*
*HENK IS MET PENSIOEN! Moeizaam wakker geworden vanmorgen, Henk is broodjes gaan halen en om 8.15 voeren we weer. Het weerbericht is vanmorgen een stuk gezelliger dan gister. De wind is stukken afgezwakt, dat scheelt.*
*Ook is het droog. Nog wel altijd erg koud en dat zal het ook nog wel even blijven. Tegen half 12 bij sluis Holtenau, we moeten volgens de sluismeester ca. 20 minuten wachten. Die 20 minuten werden een half uur, maar toen was het dan ook de moeite waard voor de sluis: een stuk of 8 jachtjes en een Nederlands charterschip. We liggen met 1 lijntje vast. Terwijl ik de sluis op ga om te betalen helpt Henk de buren achter ons. Ze lagen helemaal dwars: we hebben wind van achter. Hebben besloten om voor de rest van de dag hier te blijven. Op de hand verhalend kruipen we dus helemaal achter in, langs een van de steigers. Het is daar relatief het rustigst, maar het is allemaal open dus het is echt relatief. Tijdens het verhalen regende het, maar na het eten scheen de zon weer. Dus op de fiets het plaatsje in en alweer een bank overvallen. Dat dat geld zo hard gaat! Proberen een doorzichtig tafelplastic te kopen. Dan kunnen de kaarten op tafel blijven liggen. Dat is dus niet gelukt, maar Henk vond een computertijdschrift met een CD erin waar een programma op stond waarnaar hij al een tijdje op zoek was (PDF naar TXT converter). Hebben gebak gekocht in verband met het heugelijke feit van het pensioen.*
*Na de pannenkoek geprobeerd om de havenmeester te vinden (je moet naar z'n kantoor om te betalen), maar die is alleen 's morgens aanwezig. Hebben dus niet betaald.*
*Tegen half 10 is het eb, tijverschil is ca. 50 cm.*

*Vrijdag 22-06-01 (oversteek van Zweden naar Letland)*



Het weerbericht was redelijk, eerst variabele wind (bijna geen 2-6 m/s), daarna noord-oost 6-10 m/s. Er is een lagedrukgebied dat naar de Baltische Staten trekt, en er kan wat regen komen. We zien wel, om 4.15 varen we.
Het is 16 uur varen hebben we uitgerekend, dus als je op een aanvaardbare tijd aan wil komen moet je wel vroeg weg. Om 5 uur hadden we al regen, maar de wind is inderdaad zwak, die regen duurde niet zolang. Tegen 7 uur hebben we grootzeil en fok bij gezet, lekker windje (aan de wind). Tegen 10 uur drukte de fok ons te ver naar het zuiden, dus die weg genomen. Tegen 12 uur weer een buitje, maar de wind is nog steeds zodanig dat ik beneden brood en warm drinken kan maken. We maken een slag naar het noorden, we verlijeren nog te ver van de 'ideale lijn' (XTE > 2 Nm). 13.00 uur is het ineens potdicht van de mist, we strijken het grootzeil ook maar.
Gelukkig is er weinig scheepvaart, we hebben al helemaal 3 schepen gezien tot nu. Die mist duurde 'n half uurtje, maar in die situatie is elke minuut te lang. Tegen 15.00 ben ik maar naar buiten gegaan, het stampte en rolde dat het een aard had, de wind is puur aangetrokken (halve wind en noord). Het stampen en slingeren werd zo erg dat we het grootzeil met een dik rif erin maar weer bij gezet hebben, dan is dat tenminste beperkt. We blijven gelukkig wel bij de ideale lijn. Het waaide op een gegeven ogenblik zo hard dat we het zeil toch maar weer ingenomen hebben, de krachten worden veel te groot. Zelfs op alleen de kale mast met motor bij varen we nog 11 km/uur. Een zeeschip bleef op een gegeven ogenblik even steken, ze wilden kennelijk zien of we hulp nodig hadden, maar we redden ons.
Dat constateerden ze daar waarschijnlijk ook, want ze gingen weer door. Het moet voor hun een eng gezicht zijn geweest, zo'n klein laag ding in die golven.
We accepteren het slingeren dus maar, maar je krijgt spierpijn van het je schrap zetten en 'moeten' in de rug van het gangboord. We hebben geen detailkaart van Ventspils, dus hadden we het waypoint op de aanloopboei gezet. Tegen dat we daar waren was er wel wat verkeer, een paar schepen die de haven in wilden, dus we konden ons op zicht (heel matig) oriënteren. Tegen 21.00 binnen de pieren. Volgens het Duitse havenhandboek is de jachthaven in de stad, dus we schuiven op laag vermogen naar binnen, voorbij het havenkantoor. Waarschijnlijk hebben ze daar de loods gewaarschuwd, want toen we constateerden dat er een lage brug voor ons lag en we nog geen aanlegplek hadden gezien kwam de loodsboot ons achterop.
Wat we daar deden? Ze vertelden ons via de marifoon dat we maar achter ze aan moesten varen, dan brachten ze ons wel. Goed, dus weer terug. De marina is verplaatst, het ligt nu vlak bij de haveningang. Bij het indraaien van het gat waarin de marina ligt stopte de motor plotseling.
De bakboord fokkeschoot was van de reling los gegaan in die enorme stortzeeen en die zat nu om de schroefas. Wrikkend met ons zeilroer hebben we de laatste paar honderd meter afgelegd. De havenmeester stond ons op te wachten en die heeft mee geholpen om de paar motorjachtjes die in de haven liggen heen te komen.
Toen was het intussen 21.00 uur, we kregen een douanepapier om in te vullen, de havenmeester belde de douane en in een half uur waren ze er, 3 vrouw en 1 man sterk. Het stempel van de Zweedse douane waren ze niet in geinteresseerd. We kregen mooie stempels in ons paspoort,


22 juni 2001, Ge is moe na de lange oversteek uit Zweden (EC)

een copie van het douanepapier met stempel en weg gingen ze weer. Ik had ondertussen een paar mokken drinkbouillon klaar gemaakt en water gekookt voor een 'haastiger dan haast' pot warm eten. Om 22.00 uur was dat ook op, hadden we onze tanden gepoetst en lagen we in bed.
En dan ondanks de vermoeidheid niet in slaap kunnen komen ....

Zondag 24-06-01
Hebben vandaag een nuttig Lets woord geleerd: pensionariem. Dat betekent dat je met pensioen bent, dan krijg je korting op entreeprijzen!
Omdat het vandaag nog te hard waait (zijn even aan het strand gaan kijken) besluiten we het kasteel en het Russisch orthodoxe kerkje op te gaan zoeken. Vlakbij het kasteel stond op de kade een auto, die toeterde. Het was een nederlandse auto, het bleek de meneer die gistermorgen ineens op de steiger stond. Zijn met hem meegegaan naar zijn huis/kantoor en hebben al pratend bij hem koffie gedronken. Mijn idee dat de tijd hier vroeger is als bij ons klopt natuurlijk niet, 't is hier een uur later (de zon komt hier eerder op). Ons idee om met een rondvaartboot om 10 uur mee te gaan konden we dus wel vergeten, het was al 10.45. Henk heeft flespost 7 in zee gegooid (per email) en we hebben verhalen gehoord over hoe het was toen Dirk van Staveren (zo heet de meneer) hier 6 jaar geleden begon. Hij durfde toen niet 's avonds de straat op, niet dat hij bang was voor de mensen hier, maar vanwege de toestand van de wegen. Overal gaten, putdeksels die ontbraken, enz. Zelfs de grote weg naar Riga (200 km) was niet betrouwbaar 's avonds. Je zag toen ook heel veel auto's met ontzette voortreinen. Sinds die tijd is heel veel gebeurd en opgeknapt.

Vrijdag 29-06-01
Even over 6 (boordtijd) wakker, vogels fluiten, zon schijnt.



*De Margeja in de jachthaven van Riga. Dirk van Staveren (een Nederlandse ondernemer in Ventpils) links (EC)*

*Nog voor het ontbijt even de rivier in. Lekker opgefrist er weer tegenaan, om 7.00 uur varen we heel voorzichtig en langzaam met de stroom mee naar de haven. Blijkbaar is het water gezakt, want we kunnen nu gemakkelijk onder de hangbrug door. In de haven even op de plek van de vissers aangelegd (ze zijn toch nog lang niet terug) om de mast omhoog te draaien. Aan boord van de andere schepen is nog nergens leven te zien, dus toen maar zo weg.*
*Uiteindelijk hadden we gisteravond gezegd dat we vandaag naar Riga willen. Het is stalend mooi weer (voor de 7e dag eigenlijk al - de wind als hij er is maakt het fris), bijna geen wind. Het beetje wind dat er af en toe staat komt recht uit het zuid-oosten, precies uit de richting van Riga. Het wordt dus heel de dag op de motor, maar dat is niet zo erg want Henk heeft de reserve kan diesel in de tank laten lopen.*
*Om 10 over 2 waren we tussen de pieren. Niet dat je dan al in Riga bent, de stad is dan nog 7 zeemijl ver. Zodoende waren we even voor 4 in de jachthaven. Er liggen al een paar Nederlanders, ze liggen hier al een dag of 4. Ze zijn ook al de Lielupe op geweest en daar helemaal enthousiast over. De havenmeester wilde weten uit welke haven we vandaag vertrokken waren, dat zal wel aan de douane door worden gegeven. Vinden we wel zo gemakkelijk. Het schijnt dat hij een boekje met plattegrond heeft om je weg te vinden in de stad, morgen maar eens kijken.*
*Om te vieren dat we Riga gehaald hebben zijn we lopend de stad in gegaan, beetje rondgewandeld en bij een Thais restaurant terecht gekomen. Zelf koken lokt helemaal niet met de hitte die hier op het ogenblik heerst (30 graden in de kajuit). Gegokt wat lekker zou zijn en 't liefst niet te heet. De soep kreeg 2 sterretjes (betekent: pittig), we kregen er een soort pannenkoekjes en 3 sauzen bij: van lekker gekruid, via pittig naar gevaarlijk (woorden van de serveerster). De 'gevaarlijke' was inderdaad gevaarlijk, om te beginnen niet, maar net als je dacht 'het gaat wel' kreeg je een enorme dreun van de hitte. Maar net als de soep, het was lekker (het warmde de maag en maakte de neus goed los). De curry die er na kwam had maar 1 sterretje, maar was goed gekruid en zeer smakelijk. We hadden nog een klein beetje ruimte over, als toetje dan maar ijs met verse vruchtjes. Komt me dat meisje met een volle bloemenvaas aanzetten. De prijs was voor Letse begrippen waarschijnlijk gigantisch, maar dit maken we niet alle dagen mee. We zijn puffend weer weg gegaan, aan boord eerst even uitrusten.*



*Ge Bos praat met Katarina Hartgers, een Lets-Nederlandse tolk van de Nederlandse Ambassade in Riga (EC)*

*Maandag 02-07-01*
*Er was vanmorgen eigenlijk niemand erg vroeg. Wel kwam er vanmorgen nog iemand binnen die kennelijk ergens buiten de haven de storm heeft uitgezongen. Om 11 uur werden we verwacht in het clubgebouw om onder leiding van gidsen (o.a. Katarina Hartgers) een rondleiding door de stad te krijgen. We moesten nog puur zo'n stukje lopen om bij de bus te komen die ons bij de residentie van de Nederlandse ambassadeur Nicolaas Beets zou brengen. Als we geweten hadden dat we na de wandeling gelijk door zouden gaan naar de ontvangst hadden we ons waarschijnlijk iets anders gekleed. Nu hadden we gewoon korte broeken aan (het is niet koud geworden door die bui), maar daar konden we niet veel meer aan doen. Dus met de bus naar een plaatsje buiten Riga, aan een van de vele meertjes die deze streek rijk is.*



*Nederlandse Ambassadeur in Riga: Nicolaas Beets (EC)*

*Het is een uiterst dure buurt, met veel grote buitens met hekken en particulier bewakingspersoneel. Dat personeel is ook 'gewoon' gewapend. Wij waren uitgenodigd, dus geen probleem.*
*We zouden een lunch krijgen en heel wat zeilers waren daar toen we er kwamen ook wel aan toe. Maar ja, eerst een borrel en een 'plaag-hapje'. Er stonden op een tafel in een van die grote benedenkamers wel al borden en een aantal schalen met eten, maar eerst borrelen dus.*
*Het eten (lopend buffet) begon pas tegen 14.00 uur.*
*Het was uiteindelijk prima, voor elk wat wils en ook genoeg. Als Ambassade kun je je natuurlijk ook niet anders veroorloven. We zouden tegen 15.30 weer op weg terug gaan, maar dat liep goed uit. Pas tegen 16.00 kruimelden we weer richting bus. Die bracht ons via een (gedeeltelijk) andere weg weer terug, gelukkig helemaal tot bij de haven.*

*Vrijdag 06-07-01*
*Kwart over 4 (boordtijd) wakker geworden, Henk is voorbereidingen aan het treffen om te varen. Ook er maar uit, 't is toch al helder dag. Half 5 zijn we los. Bijna 6 uur waren we de pieren van Riga uit. De zee is zo mogelijk nog gladder als toen we hier heen voeren. Heel duidelijk is het water hier bijna zoet, er drijft nogal wat alg in het water en het stikt van de vliegjes in allerlei soorten en maten.*
*Om 14.30 (boordtijd) afgemeerd in Roja, de douaneman stond al op de steiger. Hij wilde een nieuwe crewlist ingevuld hebben, dat kon hij krijgen. Morgenochtend willen we om 5 uur varen hebben we gezegd, dan moeten we ons weer afmelden.*
*Morgen gaat ieder naar Ventspils. Nadat we weer aan boord gekomen zijn heeft Henk de meterstanden in de machinekamer genoteerd en ben ik binnen op jacht gegaan naar muggen. 'k Had na afloop de aanrecht vol met lijken liggen.*

*Zaterdag 07-07-01*
*Vanmorgen om 4.00 wakker geworden doordat Henk zich aan het aankleden was. Hij was wakker geworden omdat Wim de motor startte. Om kwart over 4 voeren we, zijn net als de rest van de vloot het douanekantoortje voorbij gevaren. Ze hebben niets van ons behalve de crewlist die ik gisteren ingevuld heb. Daar had waarschijnlijk een stempel van ze op gemoeten, en dan hadden nog eens de paspoorten nagekeken moeten worden door 3 man en dat zagen we niet zitten. In Ventspils moeten we uitgeklaard worden, maar waarvoor dat hier ook nog eens zou moeten is ons een raadsel. Waarschijnlijk is het alleen maar laten zien hoe belangrijk dat ze zijn. De hele vloot is trouwens vroeg op pad vandaag, we varen bijna als een kolone de haven uit. Het is weer motoren vandaag, de wind is net als gister: afwezig. Om half 8 Kolka vuurtoren gepasseerd.*



*De vuurtoren van Kolka in Letland (EC)*



*Ben maar weer met m'n sokken begonnen te breien, veel anders kun je onder het varen (afgezien van lezen) toch niet doen. We hebben geprobeerd om de vloot bij te houden door meer toeren te draaien. Na een half uur heeft Henk naar de motor gekeken. Er was te veel oliedamp, daarom maar weer onze normale kruissnelheid ingesteld van 1800 toeren (circa 10 km per uur).*
*Na het passeren van de vuurtoren begon de wind eindelijk ook te komen, dus de zeilen bijgezet. Het liep vrijwel meteen ook heel goed, met motor bij hadden we een aardige vaart.*
*De douane stond netjes op de kant bij de haven toen we aanlegden, de havenmeester wilde ons alweer een formulier in laten vullen. We hebben hem de copie die we van hieruit mee hebben gekregen gegeven, hij gaf hem door aan de douanemensen. Die hebben hem bestudeerd en toen ging er eentje spoorslag met het papier weg om er nog maar eens een fotocopie van te maken. Eén zo'n zomer in de jachthaven moet zelfs met weinig gasten een aantal hele dikke dossiers opleveren. Wij kregen in ieder geval ons formulier met stempels weer terug, hopelijk mogen we zonder verdere problemen naar Zweden terug.*

*Zondag 08-07-01*
*Kwart voor 4 op, 5 voor 4 varend naar de douane.*
*Er was een van de jonge meisjes wakker en op post, maar er werd een oudere dame wakker gemaakt voor ons.*
*Er werd van ons originele formulier met de stempels een fotocopie gemaakt (alweer een) en op de copie werd een nieuw stempel gezet, die kregen we mee. Ook stempels in ons paspoort en we mochten naar Zweden.*
*We waren beneden toen er plotseling geroepen werd, onze eigen crewlist met het stempel van Visby hadden we niet terug gekregen. Dat moest wel, anders zouden we problemen krijgen. Goed, dat werd dus hardlopend naar*

*beneden gebracht. Ze zijn toch wel vriendelijk ondanks alle bureaucratie. Even voor half vijf waren we buiten de pieren van Ventspils, toen hadden we de botterfok al staan. Er is niet veel wind, wat er staat komt uit het oost-noord-oosten. Tegen 7 uur het grootzeil ook gezet, er is meer wind ondertussen. Het enig nadeel van het zeilzetten is dat het regen/zonnescherm verwijderd moet, zodat we in de (al volop schijnende) zon zitten. Gelukkig hebben we de grote visparaplue nog in de machinekamer staan, met wat pionieren staat hij nu achter in de kuip en we hebben toch nog een plekje schaduw. Om beurten aan het roer gezeten en uitkijk gehouden, 'IJzeren Hein' stuurt wel. Erg veel viel er niet uit te kijken, voor Ventspils hebben we 5 of 6 schepen in de 'shipping lane' gezien. Ze kwamen allemaal op heel grote afstand voorbij.*



*Tegen 15.45 toen ik weer een poosje probeerde te slapen hoorde ik plotseling Henk rommelen met gereedschap. Een las van het potje waar de stuurautomaat in rust begon te scheuren. Henk had al gereedschap opgezocht en slangenklemmen, daarmee heeft hij een noodreparatie uitgevoerd terwijl ik de boot in een rechte koers mocht houden.*
*Om 20.00 uur hebben we afgemeerd in Farosund.*
*De tocht was sneller verlopen dan we hadden ingeschat, dank zij het feit dat de wind in de loop van de dag steeds meer aantrok en ondanks de tijd die we verspeeld hadden met de noodreparatie. Mogen langszij een Zweed liggen, afmeren aan zo'n gek meerlijntje zien we niet meer zitten. We zijn helemaal op. Een beetje 'haast-eten' gemaakt, tanden gepoetst en naar bed.*

*Vrijdag 31-08-01*
*Tegen half 3 waren we bij Alkmaar, tegen half 4 bij het Alkmaardermeer, 20 over 4 lagen we weer in onze eigen box in Uitgeest.*
*En er moet een geweldige hoeveelheid was mee naar huis. We hebben veel te veel kleding mee op reis genomen, meer dan de helft is niet gebruikt. De laatste weken is er niet meer gewassen, dat moet nu dus thuis. Het beroerde is dat ook de spullen die niet gedragen zijn gewassen zullen moeten worden want al is het dan niet vuil, het is wel zout. Goede leer voor een volgende keer: minder mee nemen. Uiteindelijk zijn 3 of 4 dunne laagjes over elkaar heen net zo warm als 1 of 2 dikke. Bovendien heb je daardoor meer ruimte over en ruimte is op een kleine boot altijd een probleem.*

*Wat we in ieder geval gaan verbeteren is een back-up van elk instrument. De noodzaak is op deze reis wel gebleken. De verwachting is dat we volgend jaar met de auto naar Letland gaan om die delen te bekijken die we nu niet gezien hebben. Het is een interessant land waar veel te zien is en prachtige mensen wonen.*
*We hebben een reis gemaakt van 3889 km (circa 2100 zeemijl) waar we 102 dagen over hebben gedaan. Aan de tocht hebben we beiden een goed gevoel overgehouden. Het was zeker niet te zwaar, maar, je zult het niet geloven, de tijd was te kort om alles te zien wat de moeite waard was. We kijken uit naar de volgende reis!*

*Henk en Ge Bos*

De eik staat symbool voor kracht en vertrouwen. Een man als een eik is het beste wat je tegen een man kunt zeggen.



*Henk Bos met een krans van eikenbladeren op het midzomer-nachtfeest, 23 juni 2002 (EC)*

*Reis 2002*

*In 2001 hebben we een reis met ons schip Margeja naar Riga in Letland gemaakt. Met een schip ben je per definitie gebonden aan de kust. Wel hebben we zoveel mogelijk gebruik gemaakt van onze vouwfietsjes om de omgeving te verkennen maar gek veel verder dan 10 km kom je niet, omdat je ook weer terug moet. Daarbij hebben we gemerkt dat het een zeer interessant gebied is om nader kennis mee te maken.*

*In de afgelopen winter hebben we de nieuwe reis voorbereid en plannen gemaakt. De auto is aangepast (cruise control, 2e accu, zonnepaneel (85 watt - 5 A), stopcontacten voor de notebooks en navigatie apparatuur enz.) en de door zeewater getekende fietsjes zijn van nieuw vet voorzien.*
*Er is van Letland een database gemaakt van 2200 dorpen, plaatsen en steden waarin de geografische coördinaten en de bezienswaardigheden zijn opgenomen. De index van de Jana Seta kaart is hiervoor volledig opgenomen en via WinGps zijn de coördinaten bepaald. We hebben ons speciaal gericht op de kleinere plaatsen. Daarvoor zijn 10 (reis)boeken doorgespit en aangevuld met informatie uit het internet. Aanvullend is een programma gemaakt die de*

*informatie kan tonen van de bezienswaardigheden in de omgeving met een op te geven straal.*

*Dinsdag 21 mei 2002*
*Verder naar Alsunga. Hier vonden we het zo langzamerhand tijd worden voor een bakje koffie, dus in het centrum een kafejenica in. 't Was gelijk ook een kruideniertje, dus we konden onze melk er ook meenemen. Er zaten al twee Letten wat te drinken en er was maar een tafeltje, dus de twee Letten werden door de beheerster verzocht een beetje op te schikken, dan konden wij er ook bij. Dat gebeurde, en na een beetje de kat uit de boom kijken begon mijn buurman (die kennelijk het meest buiten de pier kon praten) contact te zoeken. Daar zijn wij niet bang voor, dus binnen heel korte tijd zaten we Engels, op een papiertje tekenend en 'handen en voeten' te praten.*
*M'n buurman was brandweerman, wilde weten waar wij vandaan kwamen, wat we deden, wat we verdienden, enz. Hij verdiende met z'n werk 100 Lat in de maand.*
*Z'n overbuurman was met pensioen, die moest het met minder doen. Aan het eind van het gesprek vroeg de gepensioneerde of we mee naar z'n huis wilden gaan, hij had bijen en hij wilde ons honing geven. Hij dus op de bijrijdersstoel en ik op het vloertje erachter. Een eindje verderop woonde hij en hij kwam nota bene aanzetten met een hele raat! Ontsnappen viel niet meer aan te denken. Toen we verder gingen om 4 uur lag er een hele raat naast ons bed. In Erdole een emmertje gekocht en daar de raat in gedaan, dan zijn we tenminste van het plakken af.*




*Zondag 16 juni 2002*
*Van Krimula terug naar Turaida en dan linksaf naar Inciems aan de A3, deze verder naar het noord-oosten tot we de Brasla over zijn. De steenslagweg die we toen volgden was een groot wasbord. Binnen de kortste keren had onze hoedenplank zich weer leeg geschud en was helemaal naar voren gehuppeld. We waren nog niet halverwege toen Henk vond dat we er al zo ongeveer moesten zijn. Zo'n weg gaat gauw vervelen, is eigenlijk alleen goed te doen met een Citroen (dus zo'n auto met heel soepele vering).*
*Tegen half 1 hadden we 12 kilometer wasbord achter de rug en waren we weer bij de Gauja. Er is hier een gierpont waar elke keer 1 auto (en wat voetgangers of fietsers) op kunnen. We hebben op de noordoever een boterhammetje*



*gemaakt, nog eens naar de kaart gekeken en besloten dat we wat om gaan rijden. Als we de pont nemen komen we vrij gauw op een verharde weg, dat lijkt ons beter dan nog eens 14 kilometer wasbord. Dus zijn we dapper geweest en de pont op gereden toen die weer aan de noordkant kwam. Heel voorzichtig er op, niet doorrijden want hij is maar smal en afgesloten met een vrij dunne dennenboom. Flink gas geven om er weer af te komen, want de oprit aan de zuidkant is onverhard en door de regen van de laatste dagen lijkt het net of je door een beekbedding rijdt. Aan de zuidkant nog maar een boterhammetje genomen.*

*Vrijdag 30 augustus 2002*




*We missen intussen het contact en de warmte van de mensen in Letland evenals de Kvass, de smaak van de aardbeien en het water. We gaan zeker een keer terug. Sinds deze reis staat er op de achterkant van ons autootje 80 km/uur. Dit komt overeen met ons huidige motto: 'Reisen statt Rasen'. Allemaal groetjes en veel liefs van zo als de Duitsers zo leuk uitdrukken: Twee "Jung gebliebenen".*
*Henk en Ge Bos*

*Maandag 2 augustus 2004 Nida (Kurische Nering)*
*Bijna tegenover de auto was een soort 'Konditorei', en omdat het toch regende zijn we daar maar naar binnen gegaan. Wat geserveerd werd was lekker, voor Litouwse begrippen waarschijnlijk vrij duur, maar voor ons niet om*



over te piepen. Toen we weer naar buiten kwamen was het droog. Ondertussen hadden we besloten om de beroemde 'Kurische Nehrung' te gaan zien, de smalle landtong die vanaf Kalingrad tot voor Kleipeda ligt. Vroeger was het (vooral het zuidelijkste stukje bij Kalingrad) een geliefd vakantiegebied voor de (Duitse) aristocratie. Nu is het weer een geliefd vakantieoord, al kun je niet gemakkelijk naar het Russische deel. We blijven dus maar gewoon op Litouws gebied. De veerboot opgezocht. Het was er druk, we mochten in de rij staan maar er waren 2 grote ponten dus het viel uiteindelijk wel mee. Op ons dooie akkertje de hele 'Nehrung' af gezakt. Het is inderdaad een mooie natuur en dus prompt een Nationaal Park geworden. Daar werd zelfs een soort 'entree' geheven. Bijna aan het zuidelijkste Litouwse eind ligt de enige camping. Je mag niet 'wild' kamperen, dus iedereen komt er terecht die niet in een hotel gaat. Het is er dus duur en druk. Toch nog een aardig plekje gevonden.

*Woensdag 18 augustus 2004 Riga*
*Bij het Openlucht Museum is het (uiteraard) betaald parkeren, maar we mochten het parkeerterrein op om Vilnis te bellen. Die zat (bleek later) net in het restaurant te eten, hij was dus zo bij de poort.*



*De bedoeling is dat we in het oude smederijtje midden op het terrein gaan werken dit weekend, Vilnis vond het een goed idee om alvast een beetje 'huiswarm' te worden en hij heeft het smederijtje open gedaan, er licht in gemaakt en wat spullen buiten gezet. Daarna mocht ik het vuur aan maken (met hout) en konden we aan de gang. Het is in principe overal het zelfde natuurlijk, maar toch is het overal anders. Hier moet de lucht in het vuur met een handbediende blaasbalg gebracht worden, ook het ijzer is anders dan wat we thuis gewend zijn. Natuurlijk mocht ik zorgen dat het vuur 'levend' bleef toen het eenmaal aan was, dus ik mocht aan de blaasbalg hangen. Het is puur vermoeiend, de blaasbalg is nogal lek dus je trekt je een ongeluk aan die stok. Maar ook Henk vond het een heel werk, het ijzer dat ter beschikking staat is verschrikkelijk taai betonijzer. Heel moeilijk te bewerken dus.*
*We zijn een paar uur aan het werk geweest en heel veel gekletst met bezoekers van het museum natuurlijk. Het is een zeer internationaal publiek, heel leuk!*

*Vrijdag 16 juli 2004*
*Na onze luxe middagboterham verder naar Valmiera.*
*We willen uiteraard het VVV bezoeken, maar we willen ook graag terug naar het museum in Valmiera. Kijken hoe het met Indra gaat, die ons de vorige keer zo'n prachtige rondleiding heeft gegeven. Bij het museum eerst een schrik: ze breken het gebouw af waar we twee jaar geleden in rondgezworven hebben. Het hoofdgebouw dat op de resten van het kasteel is gebouwd staat er nog, maar er was daar een drukte van belang: er werd net een tentoonstelling vrij moderne schilderijen geopend. Dus eerst maar eens naar het VVV, dan boodschappen doen en daarna nog maar eens naar het museum. De tentoonstelling was geopend, iedereen liep rond met borrels en hapjes. Gevraagd naar Indra en die was er inderdaad. Ze was blij verrast dat wij er waren en zei dat ze een bezwaard hart had gehad omdat ze ons niet kon bedanken toen wij haar na onze vorige rondrit een cd hadden gestuurd. Ze was er erg blij mee geweest.*
*Van de teksten kon ze natuurlijk niets begrijpen, maar de foto's vond ze prachtig. Henk vroeg haar of ze MP3's kon draaien en dat kon ze. Dus Henk terug naar de auto en ondertussen vertelde Indra me dat ze een tijd geleden een journalist had ontmoet die een rondreis had gemaakt door oost Europa en alleen maar negatieve dingen had kunnen verzinnen en fotograferen. Onze teksten kon ze natuurlijk niet lezen maar in onze foto's had ze een heel andere mentaliteit gevoeld. Henk kwam terug met een cd met MP3's van alle Letse volksliederen die we gekocht hadden toen ze met ons mee was gegaan. Ze was er helemaal perplex van: ze had ze graag zelf gekocht, maar ze waren veel te duur voor haar. Dat wisten we en daarom hadden wij die cd voor haar gemaakt. Ze vond het prachtig! Over de afbraak van het oude museum zei ze: eindelijk.*
*Ergens vond ze het zonde, maar het oude was niet meer te handhaven en ze kregen een nieuw. Ze hoopte dat het nieuwe de zelfde goede sfeer zou krijgen als het oude.*

*I want to present my condolences to all of you.*
*He was wonderful personality. I still feel his love for my country - Latvia. We met each other (Henk&Ge and me) several times in Valmiera Town. Those always were exiting hours we spent together - talking, laughing, asking and answering. I really appreciate his interest in Latvia, its culture, nature etc. I have CD with his pictures of Latvia. The first time I got his pictures I fell in love with his work. His pictures showed me his love for my country.*
*Pure love without any hint of arrogance, criticism and forage for ugly or dirty things. He opened my soul and got all my help and knowledge as my friend and friend of my country. I am mourning with you,*

*Indra Vilistere*
*Valmieras muzejs*
*Directeur Valmiera Museum in Letland*

*Zondag 4 juli 2010 Ilukste*
*Overal hangen vandaag de vlaggen uit, met een zwart lint eraan geknoopt. Het is vandaag een officiële rouwdag voor de gevallenen. In Ilukste vielen we wat dat betreft met onze neus in de boter: in de R.K. kerk in het dorp werd een speciale mis gehouden met een processie om de kerk.*





Baiba Reinfelde, van het etnografisch museum in Pape samen met Ge. Het etnografisch museum is inmiddels niet meer permanent bemensd (op afspraak) en Baiba met pensioen (EC)

*Zaterdag 24 juli 2010 Pape*
*De A11 verder naar het zuiden, bij Rucava rechts af richting zee. Daar bij de A11 staat een bord om de camping in Pape aan te prijzen. Er staat onder dat het nog 5 minuten is. Maar de camping ligt tussen Pape en de zee in, het is dus verder dan Pape en dat is al 10 kilometer.*
*Dat houdt in dat je om dat in 5 minuten te bereiken 120 zou moeten rijden. Nu weet ik uit ervaring dat de Letten hard rijden over die wasborden, maar 120 is zelfs voor hen wat veel. Wij hebben er in ieder geval heel wat langer over gedaan dan 5 minuten.*
*Een haven is er niet. Een klein stukje terug, rechtsaf de 3e weg van Pape op naar het visserij museum.*
*Dit openluchtmuseum is de boerderij die eens door de Tsaar van Rusland gegeven is aan een Letse soldaat als beloning voor zijn 15 jarig dienstverband. Het was voor deze streek een vrij grote boerderij met visrechten.*
*De boer had een paar paarden, een stuk of 5 koeien, schapen en varkens. Toen de boer overleed verviel de boerderij weer aan de Tsaar. De zoon heeft hem toen van de Tsaar gekocht voor 2000 gouden Roebels. Een massa geld voor die tijd (voor 1900), ik heb begrepen dat hij dat geld had omdat hij als "echte soldaat" gediend had in het leger. Een echte soldaat nam zijn eigen paard en zwaard mee. Later toen hij hier boer werd was een van zijn zoons hier op deze boerderij smid. Dat bleek in de tijd na de 2e wereldoorlog een reden waarom ze hier op deze boerderij mochten blijven wonen.*
*Het grootste deel van de bewoners van Pape moesten vertrekken, een groot deel (die te rijk waren naar de zin van de Russen) werd zelfs gedeporteerd naar Siberië.*
*Maar omdat die ene zoon smid was mochten ze blijven: hij was nuttig. Het grootste deel van hun vee hebben ze wel in moeten leveren. Ze leefden hier in een soort "getto", want de kustzone (40 kilometer breed) was gesloten gebied, hier was dat gesloten gebied beperkt tot 5 kilometer. Maar je zat hier dus wel erg eenzaam. Onze gastvrouw is nog maar 56, heeft in Riga in het openluchtmuseum gewerkt en is toen gevraagd om hier als "wacht" heen te gaan. In de zomer leidt ze de toeristen rond, vertelt het verhaal van dit huis, 's winters zit ze thuis en breit sokken en wanten en kijkt tv. Het hout voor de kachel wordt door het museum in Riga verzorgd, maar ze moet het natuurlijk wel zelf opstapelen in de berging en mee naar binnen brengen. Henk heeft het alles eens aangehoord, en zei toen we weer naar Rucava gingen om boodschappen te doen: vandaag of morgen vinden ze haar dood in het huis. Ze heeft het aan haar hart (nu met dat hete weer heeft ze het benauwd), ik hoorde dat ze vorig jaar haar enkel had gebroken er zit nog steeds verband om en ze hapte wel erg vaak naar adem. Dan is het misschien wel gezond om buiten te wonen, maar niet alleen ergens in "nergens niet". De buren wonen niet direct naast de deur, trouwens die zitten in die zelfde rimboe.*

*In Rucava boodschappen gedaan en de kerk (waar net een trouw- en doopdienst werd gehouden) bekeken.*
*In het etnografisch huis was alles donker. Dus terug naar het visserijmuseum, Henk had geregeld dat we hier vannacht mogen overnachten in afwachting van de activiteiten van morgen. We staan nu achter de smederij, toen ik vertelde dat Henk van origine smid is stelde ze voor dat hij morgen de smederij in werking stelt.*
*Vanmiddag uitgebreid met de dame zitten te praten.*
*Ze vertelde dat morgen het museum gesloten is in verband met het feest van sint Anna. Officieel is dat pas maandag, maar omdat dat een gewone werkdag is houden ze dat feest morgen. Ze verwacht allerlei handwerkslieden die hun waren te koop aan gaan bieden, op het parkeerterreintje hadden de vorige keer 60 auto's gestaan en er waren dus erg veel mensen geweest. We zijn heel benieuwd.*

*Zondag 25 juli 2010 Pape, viering St. Anna's dag*
*Het feest van vandaag is een feest wat gevierd wordt tussen hooitijd en oogsttijd van het graan in. De boeren hebben dan een anderhalve week tijd voor andere zaken dan hard werken. De gelegenheid voor een feest!*
*En natuurlijk werd er muziek gemaakt. Er waren een paar harmonica's, trommelaars en er werd doedelzak gespeeld. In de middag werd er gezongen en gedanst. Jammer dat we*



*Baiba heeft voor Henk Bos dit stoelkleed gemaakt (EC)*

*de Letse taal niet machtig zijn, want nu kon je lang niet alles volgen. Gelukkig waren er een aantal mensen uit de organisatie en ook in het publiek die wel Engels spraken. Hoewel we lang niet alles konden volgen werden we toch er bij betrokken.*





*Ruta en Stephan hebben een geitenboerderij en maken schapenkaas die ze op de markt van Riga verkopen (EC)*

Nederlands-
Baltische
Vereniging

*Het bestuur en de leden van de Nederlands-Baltische Vereniging wensen u heel veel sterkte in de komende tijd. En hopen dat de herinneringen aan Henk een mooie plaats in jullie mogen behouden. Met een hartelijke groet,*

*Trijnie Laning (secretaris)*
*Nederlands Baltische Vereniging*

In alle Baltische staten zie je vaak mensen uit de bossen opduiken, met een mandje of emmer, die hebben dan bessen of paddenstoelen geplukt.





**POLEN**

Na het wegvallen van de Berlijnse muur en de grote hoeveelheid “vrije” tijd na de pensionering van Henk Bos ging de blik steeds meer richting Oost Europa.
De vaartocht naar Berlijn in 1987 had al laten zien dat Oost-Duitsland voorzien was van veel natuurschoon, heldere meren en een ruime hoeveelheid geschiedenis.
Iets om later uitgebreid te ontdekken. Tijdens de vaartocht naar Letland werd er een route gekozen via het Kielerkanaal, Denemarken, Zweden (Gotland) en dan oversteken naar Letland.




Vanaf Denemarken via Polen naar Letland varen is geen prettige optie. Het is lagerwal, weinig havens en lange vaarafstanden. Bovendien kun je niet binnendoor en heb je weinig uitwijkopties. Maar Polen heeft wel veel binnenwateren. Hoe zat het daarmee? In 2005 wordt voor de eerste keer gevaren naar Polen.

Aankondiging reis 2005:
*Het reisdoel is dit keer Polen en wel met ons motorzeilschip "Margeja". In grote trekken gaan we via het Kielerkanaal naar de Oostzee, daarna coasthoppend via het Bodden gebied, Rügen, het Oderhaff, de kust haventjes van Polen naar Danzig. Daar gaan we naar binnen naar het Frische Haff en gaan we via Elblag naar een overhaal van 9000 meter lang en een hoogte verschil van een kleine 100 meter. De overhaal wordt aangedreven via een watermolen en is circa 150 jaar oud. We hebben al heel wat sluizen, hellende vlakken en scheepsliften gehad maar nog nooit een overhaal. Daarna gaan we richting Warschau om vervolgens af te buigen naar het natuurgebied Masurië waar we excursies willen maken. De terugreis gaat richting Berlijn waar we omheen varen richting Niederfinow waar een zeer bijzondere scheepslift is. Via het merengebied in Mecklenburg Vorpommern zoeken we dan de Elbe op die ons weer terugbrengt naar de kust.*

*Let wel, dit is de planning. Of het lukt moeten we maar zien. Vooral Polen is een avontuur daar er geen kaarten verkrijgbaar zijn van de vaarwegen. We hebben er veel tijd aan besteed maar het is niet gelukt. Van de andere gebieden hebben we wel een decimeter kaarten bij elkaar gesprokkeld en een krat met documentatie. Het wordt een expeditie met veel ongewisse delen. Van de herfst weten we of het gelukt is. Hoogstwaarschijnlijk moeten we de route diverse keren aanpassen aan de mogelijkheden.*

*Vrijdag 20 mei 2005*
*Een van de lastigste boodschappen was een 'cosmetische': Henk heeft wel scheermesjes aan boord, maar geen houder om ze mee te gebruiken. Nu weet ik wel wat 'scheermesje' is op z'n Duits, maar niet dat hoe dat ding heet waar je ze mee gebruikt. Met veel omhalen kwamen de verkoopster en ik er uit. Bij de houder die ze had zaten zelfs 2 mesjes, waarop ik vertelde dat ik er wel 20 aan boord had. Haar commentaar: 'dat is nou typisch iets voor een man, wel het ene mee, maar niet het andere'. Henk heeft er geen problemen mee, dat niet-scheren, maar ik vind hem jaren jonger als hij zich wel scheert. En ik vind een jonge Henk nou eenmaal leuker!*



*Een ongeschoren Henk Bos, 24 juli 2007 (EC)*

*Donderdag 2 juni 2005*
*Henk wilde rustig voor anker om even te eten en vond een beschut plekje opzij van de vaargeul in de monding van een stroompje, vlak bij Peenemunde. Het water is hier niet zo breed, maar er liggen een paar grote betonblokken (heeft hier misschien ooit een brug gelegen?) voor het inhammetje en daar is hij achter gedoken.*
*12.50: Ankertje erin en we hebben even rust gehouden.*
*Na het eten werd Henk goeiig en ging dus even naar het lek luisteren. Toen hij weer opstond leek mij dat ook wel een goed idee. 'k Ben nog in slaap gevallen ook, 't was 3 uur toen ik weer wakker werd. Er zijn een paar keer wat grotere schepen (veerboten en een politievaartuig) langs gekomen en die gaven een reuze golven, maar verder lig je hier heerlijk rustig. Henk heeft een poging gedaan om de dieptemeter met een borstel schoon te vegen. Het was wel een aardig gezicht: het stuurboord zwaard helemaal recht omhoog, de loopplank aan bakboord onder het relinkje op de kajuit, ik op de loopplank om het schip wat schuin te houden en Henk in z'n Adam's kostuum op de kabbellat -*



maar hij kon er op geen stukken na bij. Het water is nog veel te koud om te proberen al zwemmend de opnemer schoon te krijgen.

*Zondag 5 juni 2005 Usedom*
*Gisteravond het weerbericht weer gevolgd, langs de hele zuidelijke Oostzeekust is het nog steeds niet pluis.*
*Er worden nog steeds waarschuwingen 5-6 uit gegeven, in buien meer. Ook het weerbericht vanmorgen (Henk heeft speciaal de wekker er voor gesteld) gaf nog geen goede berichten. Ik voel er niets voor om bij deze wind het Haff op te gaan en dan bij de Poolse douaneboot midden op het Haff te liggen steigeren. We hebben gisteravond alle mogelijke routes bekeken hoe we in het oosten van Polen kunnen komen, desnoods gaan we binnendoor.*



Een mooi traditioneel scheepje uit Usedom, uiteraard platbodem, 3 juni 2005 (EC)

*Dinsdag 7 juni 2005 Stettin*
*Henk had gevraagd aan de bosman (havenmeester) over kaarten, hij kreeg uitgeduid waar hij kans zou hebben kaarten te kopen. We zijn er naar toe gelopen en het bleek een zaak te zijn die inderdaad kaarten had: van de Oostzee en het Haff. Verdere kaarten zijn er voor zover zij weten niet. Wat ze aan Poolse kaarten hadden was afkomstig uit Duitsland. Kennelijk hebben de Polen zelf helemaal niets.*
*Ik vraag me af of ze wel een Hydrografische Dienst hebben. We hebben dat trouwens al eens eerder meegemaakt, ook in de Baltische Staten waren kaarten een probleem.*
*De Russen hadden dat allemaal in eigen hand gehouden, de mensen zelf kregen daar geen inzicht in. Men wist vaak niet eens hoe hun eigen land er uit zag. Toen de Baltische Staten onafhankelijk werden hadden ze Finnen in de arm genomen om hun kaarten te verzorgen. Het is natuurlijk ook niet niets om zomaar een moderne Hydrografische Dienst op te zetten, of zelfs landkaarten te maken.*

*Woensdag 8 juni 2005 Stettin - Hohensaaten (Dld)*
*Stettin bleef een rare stad, een hoop industrie, geen echte woonstad zo te zien, eigenlijk geen stad ook. Maar na een half uurtje varen waren we onder de 3 bruggen door die we nog op de zeekaart konden zien, daarna was het afwachten wat er komen zou.*
*Wat er kwam was heel bijzonder: een volkomen natuurlijke rivier, omzoomd door moeras. Stroming is er bijna niet, de rivier is uitgebreid vertakt. Overal kon je vogels zien en horen, ik heb een ooievaar (waarschijnlijk zelfs een zwarte) gezien en ongelofelijk veel karekieten gehoord. Prachtig!*
*We wisten dat we 'rechts aan moesten houden' om uiteindelijk bij de 'West-Oder' te kunnen komen, dus dat hebben we gedaan. Was niet zo moeilijk ook, want er stonden pijlen waar de vaargeul was. Er was bij het plaatsje Gryfino (op km 15,2) een gezamenlijke grenspost van de Polen en Duitsers, waar we ons keurig gemeld hebben (even voor 11 uur). Henk had op de kaart een grensovergang een stuk verderop gezien, maar dat is er (natuurlijk) een voor weg-verkeer. Dat is een nadeel dat je krijgt als je op een autokaart vaart.*
*De West-Oder is eigenlijk geen rivier maar een kanaal op Duits gebied die weer naar de Oder toe gaat.*
*Vanaf waar wij vertrokken was er eigenlijk maar een keer dat we eventueel naar bakboord hadden kunnen gaan om een andere Oder-arm te bereiken en daarmee de 'Oost-Oder'. Dat is nog wel een natuurlijke rivier.*
*Aan het begin van de West-Oder zit geen sluis, de overgang van rivier naar kanaal gaat geruisloos, er stond alleen ineens een heel raar kilometer bord op de kant: 135.*
*Toen was het ondertussen 12 uur geweest. Het begin van het kanaal is ook nog vrij natuurlijk, we hebben overal knaagsporen van bevers gezien. Echt mooi om te varen. Later werd het meer een echt kanaal (ongeveer de maat van het Noord-Hollands kanaal) met dijkjes aan weerskanten, nog later kwamen we bij een industrieterrein langs met vrij zware (chemische) industrie. Gelukkig was dat maar een keer.*

*Donderdag 9 juni 2005 Kostrzyn (Pl)*
*Op de loswal stond een dame. Zij wist ons te vertellen dat er inderdaad geen waterkaarten van Polen zijn, maar ze had een routebeschrijving van een Duitser helemaal tot in*

*het Mazurengebied. Daar zou ze een kopietje van maken voor ons. Water kunnen we ook bij haar krijgen, we zouden bij haar kunnen douchen, morgenochtend kan ze mee om diesel te halen.*

*Vrijdag 10 juni 2005 Kostrzyn*
*Wij gaan eerst water innemen en Henk gaat met onze gastheer diesel halen. Bovendien had onze gastheer net een klant: hij is dierenarts. Onze gastvrouw (Brigitte) vroeg of ik haar gastenboek wilde tekenen, wij waren de 2e Nederlandse boot die hier ooit voorbij was gekomen.*
*Na het water inslaan heb ik een tijd met haar zitten te praten. Brigitte is van oorsprong Duitse (vandaar haar goede Duits) uit Wuppertal.*
*Ik heb van Brigitte de routebeschrijving gekregen, die ga ik overtikken, dan kan het ook op internet (hebben inmiddels toestemming van de auteur om het te vertalen). Dan hebben anderen er ook wat aan, want ik geloof beslist dat dit land de moeite van het bezoeken waard is. We hebben bovendien de naam, het telefoonnummer en een foto van de boot van de Duitser gekregen, als we problemen kregen moesten we die bellen. Hij schijnt een dag of 4 voor ons te zitten, maar vaart niet op zondag (dan kosten de sluizen het dubbele) en heeft een hoop kennissen ondertussen. Hij vaart al sinds een jaar of 4 hier, is een oud beroepsschipper.*
*Om 11 uur kreeg ik ineens een seintje van boven: kom eens kijken! Boven in een boom op de kant zat een echte zeearend. Nooit eerder zoiets gezien, hij bleef lang genoeg zitten om zich goed te laten bekijken en vloog daarna zelfs nog een rondje zodat ik hem goed zien kon! Volgens Henk moest ik wel een goed gevoel hebben, zo mooi.*
*Bij mijn beurt om aan het roer te zitten stak op een gegeven ogenblik een muskusrat over, maar toen we te dicht bij kwamen draaide hij toch maar weer om. We hebben ondertussen ook een beverburcht gezien en op meerdere plekken sporen van beveractiviteit.*

*Woensdag 15 juni 2005 Bydgoszcz*
*Met de papieren die we van Brigitte gekregen hebben in de hand zijn we verder gevaren, op zoek naar die ene ligplek. Er ligt al een bootje, laat dat nu de Helorca zijn!*
*We hebben een hoop informatie van ze gekregen, onze plannen moeten wel weer helemaal bijgesteld worden, want de rivier die we af wilden zakken is alleen door kano's te gebruiken. De overtoom naar de Rolbergen kun je wel over,*



Norbert Meckes en zijn vrouw aan boord van Helorca, zij schreven de Poolse routebeschrijving, 15  juni 2005 (EC)



Henk en Ge Bos met de Margeja voor het beroemdste gebouw van Gdansk: de Kraanpoort 30 juni 2005 (EC)

*,*
*maar dan moet je ook weer terug. Toch nog eens over denken hoe we dat op gaan lossen.*

*Woensdag 29 juni 2005 Gdansk*
*We hebben het hoofdgebouw van het scheepvaartmuseum bekeken en dat was een heel plezierige verrassing: de opstelling was goed en overzichtelijk en nog prettiger: er was uitleg in wel 4 buitenlandse talen. Een echte aanrader!*

*Vrijdag 1 juli 2005 Sluis Caluny*
*Vlak daarna kregen we uitzicht op de eerste schuine helling met kabels. Beneden aan de helling lag een van de wagens te wachten, Henk is er in gevaren en we hebben het schip zo goed mogelijk vast gelegd tegen een kant. Een lijn naar voren, een lijn naar achteren en een lijn in het midden om de zaak overeind te houden. Het principe klopte, de uitvoering niet: we zakten 1,5-2 meter op de kar en daar waren de lijnen niet op berekend. De achterste lijn was al eens beschadigd en die knalde dus toen we ongeveer halverwege het plateau waren waarop we naar boven werden gezeuld. Ik heb in het overblijvende deel een vaste lus gemaakt, die weer om de haak waar we aan vast konden maken en weer om de bolder. Alles ging goed, Margeja bleef netjes recht op rustend tegen het bakboordzwaard op de wagen. Boven ging de zaak weer rustig drijven en mochten we aan leggen om te gaan betalen.*
*We mochten wel nog even het machinehuis bekijken. Enorme tandwielen en een aandrijving via het water. Alles dik in het vet, heel indrukwekkend. Ik heb de geknalde lijn weer aan elkaar gesplitst, morgen is hij weer bruikbaar. Wij mochten bij het machinehuis aan het steigertje overnachten, dat werd vaak gedaan.*





De Margeja op een van de overhalen van Elblag (EC)

*Zaterdag 2 juli 2005*
*9 uur kon Henk het niet meer uithouden, we zijn gaan varen. Om bijna half 10 lagen we dus voor de helling.*
*De wagens stonden zij aan zij in het midden van de helling uit te rusten. Maar na een poosje kwam er toch een naar beneden, Janneke is van boord gegaan om foto's te maken en wij hebben de boot in de wagen gevaren.*
*Deze wagen was niet zo diep, toen de zaak in beweging kwam zakten we maar ongeveer een halve meter. Om 5 voor 10 waren we helling Jelenie gepasseerd.*
*Dik 2 kilometer verder was de volgende helling al weer.*
*Bij het invaren was er even verwarring, de haken waren onder water. De lijnen zijn dus anders vast gezet.*
*Bovendien bleek toen de wagen de helling op reed dat de geleidebalken in het midden ontbraken, de boot moest tegen ijzeren hoeklijn aan steunen. We zijn een beetje schuin op de wagen komen te liggen, maar ook bij deze wagen zakten we maar ongeveer een halve meter. Hebben toch geconstateerd dat we lange lijnen moeten gebruiken en aan de einden van de wagen onder om de railing moeten vastmaken. Om 10.30 voeren we weer bij Olesnica vandaan.*
*Weer goed 2 kilometer verder was de helling Katy.*
*Hadden nu dus de lange lijnen in gebruik en het ging perfect. We zakten iets meer dan een halve meter op de wagen en het schip stond keurig recht op. Om 11 uur weer verder.*
*Nog eens dik 2 kilometer verder de laatste helling: Burzyniek. Het ging weer anders, de wagen was dieper als de anderen, we zakten er dus ook verder in naar beneden.*
*We waren al een meter gezakt toen we de indruk kregen dat we lagen en Henk de middenlijn (die er voor zorgt dat het schip bij de kant van de wagen blijft) los maakte en het schip ging schuiven naar de andere kant van de wagen.*
*Omdat de wagens niet zo breed zijn konden we niet ver schuiven, we lagen een beetje scheef alsof we droog aan het vallen waren. Zelfs de theekoppen die ik net voor de helling in had geschonken stonden nog op de aanrecht, dus zo erg was het niet. Jammer dat er boven een paar mannen stonden die ons in het Nederlands begroeten.*
*Volgens Henk waren het Poolse gastarbeiders die op vakantie in het vaderland waren. Maar ze vonden het wel leuk om hier een Nederlands schip te zien. Bij deze helling is een museum, jammer genoeg is het dicht vandaag.*
*Er is boven bij deze helling een goede aanlegmogelijkheid, we hebben even rond gewandeld, bij het grote waterrad gekeken en onze lunch gegeten. Toen weer verder.*
*Het is leuk deze hellingen, maar er gaat ontzettend veel tijd in zitten.*

*Zondag 3 juli 2005 Ostroda*
*Tegen half 1 waren we in Ostroda, zoekend naar een geschikte ligplek kwamen we uit bij (wat Norbert Meckes al aangeraden had) Klub Wodny L.O.K..*
*We werden vriendelijk ontvangen, toen ze van onze problemen met de Morsekabel hoorden werd er direct in de reserve (en oude) spullen gerommeld om te proberen een oplossing te vinden. We mogen hier vannacht aan het steigertje blijven liggen maar als we langer willen blijven (en dat willen we) dan moeten we morgen aan het steigertje hier achter (richting meer) gaan liggen.*



Klub Wodny LOK in Ostroda. Iedere keer als Henk en Ge in
Polen waren gingen ze hier langs, ook met de camper,
16 juni 2010. Ze waren altijd welkom (EC)

*Mit Trauer haben wir erfahren, dass Henk die ewige Schiffswache uebernommen hatte. Wir haben die Ehre gehabt Henk kennen zu lernen, als Er vor 9 Jahren mit seiner Familie Ostróda ansteuerte und bei uns einige Tage geblieben ist. Henk bleibt fuer immer in unserer Erinnerung als ein froehlicher, hilfsbereiter Freund.*
*Mitglieder des Segelklubs LOK in Ostróda, Polen*
*Grzegorz Raciborski*



Ondergaande zon in Ostroda (Grzegorz Raciborski)

*Maandag 22 augustus 2005 Uitgeest*
*Even voor 12 waren we weer 'thuis' in Uitgeest.*
*Er wordt druk gewerkt bij de fabriek, en de loods waar we tegen liggen en die vorig jaar al voor de helft vernieuwd was wordt momenteel voor de rest onder handen genomen. We hoorden dat het dak er af gaat, de zijwand waar wij tegen liggen ligt al helemaal open en er ligt een nieuwe bodembalk in. De hele loods is leeg, een heel vreemd gezicht voor ons. We gaan even wat eten en daarna halen we de 'persoonlijke verzorging' en de bederfelijke waar van boord en dat gaat naar huis. Vannacht weer in ons eigen bed slapen, lekker schoon, lekker ruim. Maar dat is ongeveer het enige waar we ons echt op verheugen.*
*De rest is alleen maar werk, Werk, WErk, WERk, WERK!*
*En eerlijk gezegd verheugen we ons daar helemaal niet op.*

*Epiloog reis 2005:*
*We kunnen terug kijken op een prachtige reis met veel mooie natuur (inclusief 2 zeeadelaars!) die we vastgelegd hebben in 1600 foto's. We hebben veel leuke contacten gehad met spontane en behulpzame mensen waarmee we langdurige gesprekken hebben gevoerd.*

*De reis is heel anders verlopen dan we ons voor hadden gesteld, heeft 106 dagen geduurd en minder dan de helft gekost van onze reis in 2004. In de route zaten 140 sluizen en 15 verschillende rivieren. 40 dagen zijn we in Polen geweest. Opvallend was het gebrek aan kaarten en documentatie over de kanalen en rivieren in Polen. Gelukkig bracht het reisverslag van Norbert Merkes uitkomst samen met het blauwe boekje van Jerzy Hopfer "Reisefuhrer auf den wasserstrassen Polens"*
*ISDN 82-88135-46-5 uitgegeven ter gelegenheid van een oldtimer treffen in Santok. Het reisverslag is door Ge in het Nederlands vertaald. Het blauwe boekje is zeer beperkt verkrijgbaar.*

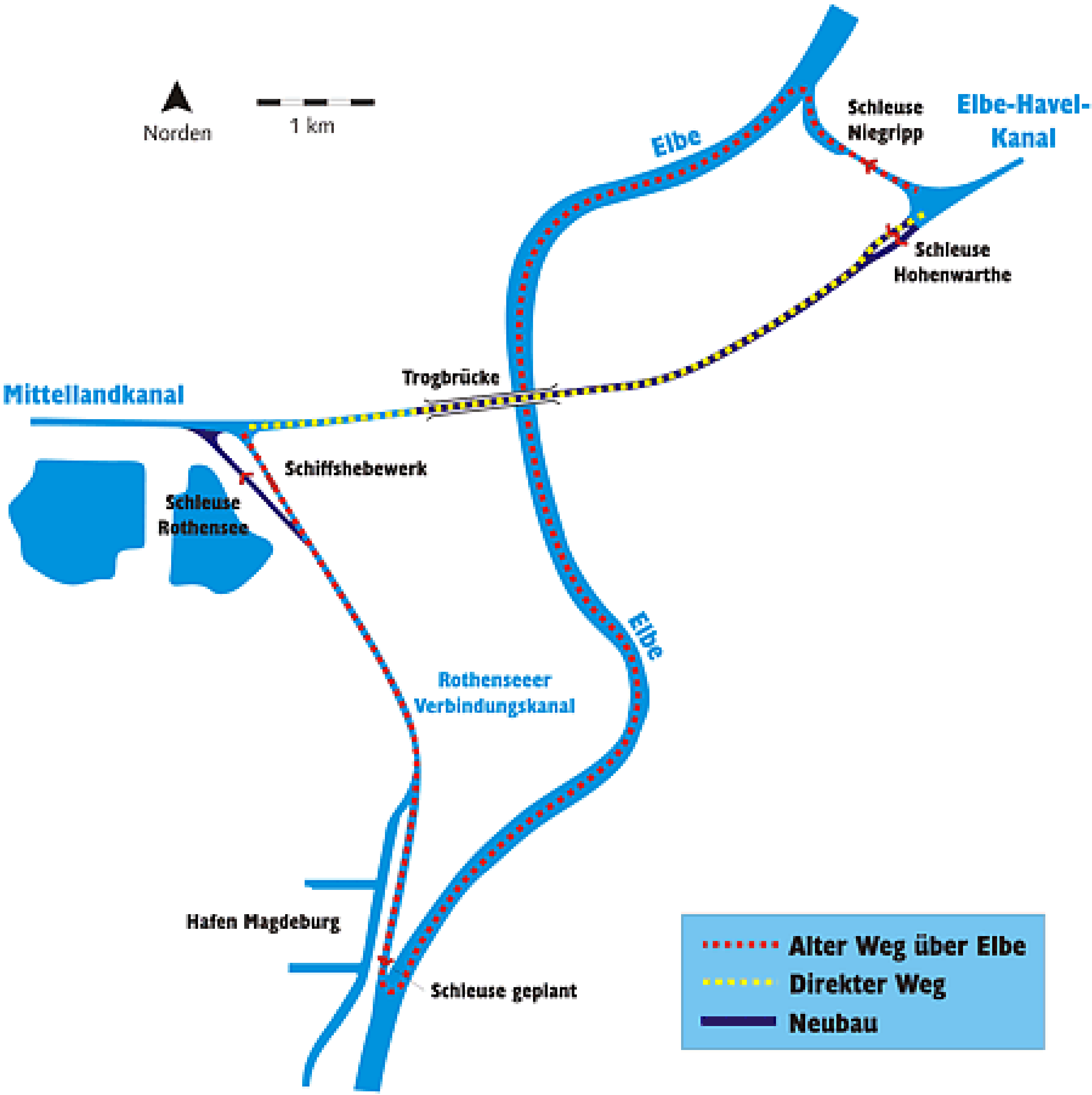
*We hebben bijna 2000 mijl (3600 km) afgelegd met een gemiddelde snelheid van 7,8 km per uur. De motor heeft 480 uur gedraaid met een gemiddeld brandstof verbruik van 2,7 liter per uur. De rest van de brandstof is verbruikt door de kachel die 3 van de 4 maanden gebrand heeft om de temperatuur op peil en de vochtigheid onder controle te houden.*

In de jaren daarna komen ze nog regelmatig met de boot en met de auto in Polen. Zo komen regelmatig langs bij de mensen die ze in 2005 hebben leren kennen.

*Pinkstermaandag 28 mei 2007 Schiffshebewerk Rothensee*



*Tegen half 3 afgemeerd voor het Hebewerk Rothensee, we willen niet verder. Na eerst wat opgewarmd te zijn de wal op om het sluizencomplex te bekijken. Bovendien wilde ik toch wel graag weten waar ik brood zou kunnen halen morgenochtend, want we hebben vanmiddag tussen de middag het laatste opgegeten. Bij een inboorling geïnformeerd, hij begon te lachen. Hier in het dorp is niets meer, alle winkels zijn weg. Er zijn nu wel meer kroegen als in de DDR-tijd. Toen door naar de sluis. Het Hebewerk is er nog voor het kleine werk, er is een nieuwe sluis naast gebouwd voor het serieuze werk. Bovenop de nieuwe sluis is een uitzichttoren en dan kun je de hele omgeving inclusief de sluis bekijken.*




*Kaartje van de waterwegen rondom de kruising van het Mittellandkanaal en de Elbe. Vroeger (dus ook bij de vaartocht in 1987) moest je altijd de rode route varen. Sinds 2003 hoef je de Elbe niet meer op maar kun je rechtdoor varen (EC)*

*Er was ook een soort VVV-kantoortje naast de sluis, daar hebben we informatie over de sluis enz. gehaald en een kaart van de omgeving.*

*Dinsdag 29 mei 2007*
*Tegen kwart voor 9 varen, we gaan over het nieuwe aquaduct over de Elbe. De Duitsers zijn er reuze trots op, volgens hun is het de langste van Europa. Zou best kunnen, het ziet er inderdaad indrukwekkend uit. We hebben op het aquaduct een adelaar gezien, een buizerd en een wouw. Ze kwamen heel dichtbij.*

*Dinsdag 7 augustus 2007, archeologisch museum Radusch*
*Er is een volledige Slawenburcht na gebouwd, geheel in de stijl zoals dat vroeger ook was gebeurd. Alleen toen was de wal massief en nu hebben ze in de wal de tentoonstellings-ruimte gemaakt. Bovenop de wal hadden ze net als vroeger*



*Diesel langs het water kopen is onmogelijk in Polen. Op deze manier kun je op de fiets (weinig sjouwen) toch diesel halen, 13 juli 2007 (EC)*



*De wateren in Polen zijn afhankelijk van de regenval. Het is er ondiep, ook langs de kant. Met behulp van 2 surfmastjes houdt je de boot uit de kant. 24 juli 2007 (EC)*

*uitkijkmogelijkheid gemaakt, alleen nu stonden er bordjes waar al die dorpen die ze door de bruinkool afgravingen vernietigd hebben, gelegen hebben. Er zijn tientallen dorpen volslagen van de aardbodem verdwenen. Op het gebied van sommige dorpen zijn opgravingen gedaan, maar heel veel is er stomweg verloren gegaan. In de DDR tijd was de bruinkool veel belangrijker dan de geschiedenis van een onbelangrijk volk dat niet eens Duits sprak of zich Duitser voelde.*



*Henk en Ge voor de burcht Radusch, 7 augustus 2007 (EC)*

De rivieren in Polen zijn regenrivieren. Dat betekent dat het waterpeil sterk afhankelijk is van de hoeveelheid neerslag. Dat maakt het varen in Polen tot een uitdaging.



De dieptemeter is dan nauwelijks bruikbaar, je moet goed kijken waar je wel en niet kunt varen. Gebaggerd wordt er niet, en andere beheeractiviteiten vinden er ook nauwelijks plaats. Henk en Ge hebben dus regelmatig vastgezeten op de Poolse wateren. Gelukkig kom je er met een beetje inventiviteit en hulp van derden altijd wel weer af.



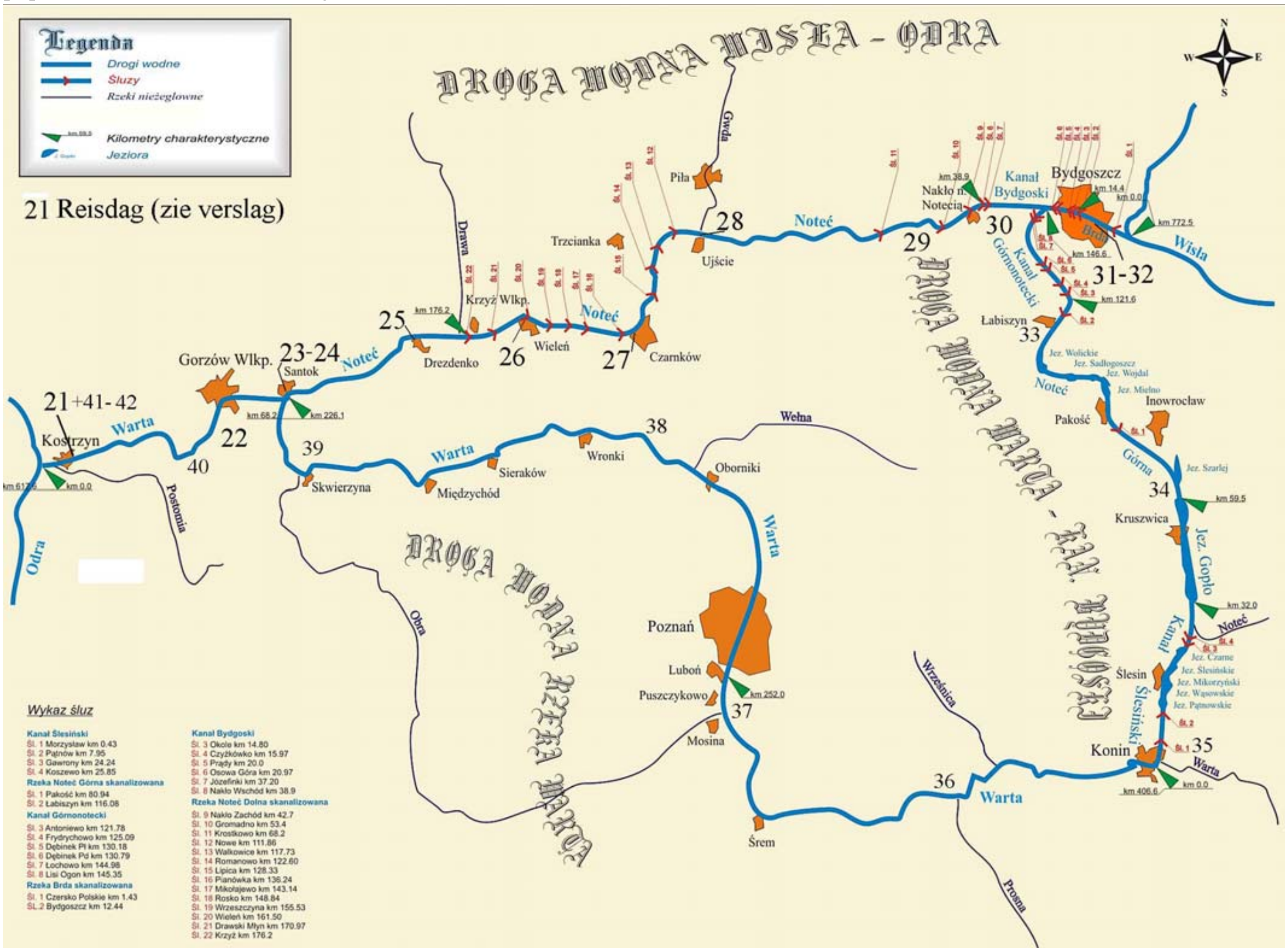
*Zaterdag 7 juni 2008*
*Om 5 voor 8 kon Henk me alweer jaloers maken, op de oever stond een ree. We zijn de verkeersbrug van Mosina gepasseerd. Het valt me op dat al de plaatsen hier langs de rivier van de rivier af gekeerd zijn, er is bijna geen bebouwing langs het water. Voor 8 uur al 2 richels met stenen gehad, de kielbalk moet wel blank zijn.*
*Het blijft vermoeiend varen op de Warta, de stroomgeul is af en toe heel moeilijk te vinden. Na kilometer 243 is er volgens Norbert een kanaaltje (oude Warta) dat naar een meertje voert waar je heel prettig kunt liggen. De ingang (9 uur 44) van het kanaaltje was ondiep, maar verder geen bezwaar. Een stukje verder ligt iets dat op een oude stuw lijkt. Ik vertrouw het niet en loop naar voren om te peilen. Te laat, we zitten al op het beton van de stuw. Het beton loopt door tot aan het achterschot.*
*In eerste instantie een talie met lange lijn aan de bakboord voorbolder gezet en geprobeerd met schommelen de zaak los te krijgen. Lukte niet. Er kwam een man met een hond bij de stuw. Die vertelde Henk dat we er niet door konden, wisten we dus al en dat we terug moesten. Henk heeft om hulp gevraagd en ze zijn met z'n 2-en vertrokken.*
*Kennelijk hebben ze toen de waterpolitie gebeld, die zou in ieder geval komen vertelde Henk toen hij weer terug was.*
*Nog een 2e talie aan de andere kant gezet, weer schommelen. De meneer ging te water en probeerde te helpen met schommelen. Dat lukte heel aardig (de boot ging goed schuin) maar hielp verder ook niet.*
*Toen kwam het kleine bootje van de politie dat we nog niet zolang geleden voorbij waren gevaren. Het bootje is klein, maar er zit wel een 90 pk motor achter.*
*Er werd een sleeplijn uit gegeven, die ging over beide achterbolders heen. Ondertussen was er op de andere oever ook iemand met een hond gekomen. Beide Polen gingen aan de strak gespannen lijnen hangen, de motor ging in z'n achteruit, het politiebootje gaf vol gas vooruit.*
*Bovendien zijn wij nog aan het schommelen gegaan.*
*En kijk: toen gaf het wel. Na een stevige ruk kwamen we los van de betonplaat.*

*Het blijkt dat dit kanaaltje eigenlijk een betonnen geul is. De beide Polen maakten de lijn los en die kregen we weer aan boord. Het politiebootje haalde de sleeplijn in, toen kreeg ik de opdracht een lijn op de stuurboord voorbolder te zetten, het andere einde kwam aan boord van het politiebootje. Hij paste maar nauwelijks op de boldertjes. Ze trokken nog een keer, Henk werkte met onze motor en het roer en we lagen weer met de boeg richting de Warta. Het stuurboord spatzeiltje is gescheurd, want daar is tijdens het lostrekken het helmhout door heen gegaan. Maar we waren weer drijvende in de goede richting.*




*Het politiebootje ging voor en legde vlak voor het einde aan. We kregen opdracht om ook langs de kant te komen. Een politieman kwam aan boord en vroeg om de papieren. Nou, dat kon natuurlijk. Henk haalde alle papierwerk tevoorschijn. De 2e politieman wilde ook wel aan boord komen, ik heb de loopplank maar uitgelegd, dat was een stuk gemakkelijker voor hem dan zoals z'n collega via een verrot balkje aan boord te klimmen.*
*Terwijl Henk met de heren in de kuip zat te confereren ben ik de lijnen op gaan ruimen. Een grote puinhoop al die lange lijnen op het voordek. Een goed kwartier later waren alle formaliteiten afgehandeld en gingen de politiemannen weer huns weegs. Wij hebben eerst maar eens een kop koffie gezet en gedronken om weer wat op verhaal te komen.*
*Daarna rustig naar de Warta gevaren. Maar in die toegang lag zand en naar nu bleek ook stenen. We liepen prompt op die stenen, het hele schip lag schuin. Achteruit slaan hielp niets, we lagen weer vast. Henk weer over boord en probeerde met een doft de zaak wat in beweging te krijgen, maar dat hielp niets. Vanaf de wal waar een stuk of 7 knullen bij elkaar zaten kwam natuurlijk commentaar.*
*Dat gaf Henk een idee. Hij pakte de blauwe sleeplijn maar weer, ging te water en liep naar de kant waar de jongelui zaten. Het werkte, de lijn heb ik op de voorbolder belegd, de jongens gingen trekken. En waarachtig, de zaak kwam in beweging. De jongens vonden het prachtig, gooiden de lijn te water toen we weer dreven en ik heb de lijn weer ingehaald en opgeruimd. Even verderop is de spoorbrug waar de vaargeul zo ongeveer via de wal loopt.*

*Onder: ondanks het snel vallende water hebben we als eerste Nederlandse jacht het kleine rondje uitgevaren.*
*De laatste 8 jaar (stand 2008) zijn er ongeveer 30 jachtjes geweest die het gered hebben om rond te gaan (EC)*



*Toen was het even voor 12. Maar we voeren weer, hebben ter plekke besloten om Posnan maar gewoon te laten voor wat het is, we gaan richting Santok en daarna naar Brigitte. Op de aanwijzing na Posnan stond dat de diepte tot Konin 90 cm was en tot Santok 110 cm. Niet overdreven dus, ons etentje dat Henk in Posnan wilde houden komt wel in een andere plaats. We willen benen maken.*
*De hele middag gevaren, er zijn geen schokkende dingen meer gebeurd, we hebben zelfs geen grondcontact gehad. Overal was minimaal 100 cm water, hele stukken was het zelfs zo diep dat de dieptemeter het niet meer kon meten. Het leek wel vakantie varen!*

*Maandag 22 juni 2009*
*Tegen 11 uur kwam ineens de Kap'tain Külle aanvaren. Klaus en Marion hadden ons al gezien en ze kwamen gezellig naast ons liggen. Ze vonden het prachtig dat wij er ook waren. Klaus en Marion van de Kap'tain Külle vroegen ons een wijntje te komen drinken en te kletsen. Ergens heb ik het gevoel dat ze het "veiliger" vinden om overal min of meer goede bekenden te hebben, in verband met hun gezondheid. Hij heeft een stevig hartinfakt gehad en zij heeft 2 Titanium heupgewrichten. Ergens voelen ze zich enigszins afhankelijk. Wel zijn het erg aardige mensen, hij heeft een verantwoordelijke baan gehad bij een bank, zij is huisarts geweest. Hun schip hebben ze in Friesland laten bouwen, (bijna) helemaal zonder oneffenheden. Mooi en ruim. Het was al weer 10 uur voor we weer in ons eigen schip aan boord waren.*



*Wir sind zutiefst betrübt über den Tod von Henk.*
*Er war uns ein sehr, sehr lieber Freund! Wir haben gerade ein paar Fotos rausgesucht. Sehr viele und liebe Grüße an Ges - unsere Gedanken sind bei ihr. Ihr liebevolles Verhältnis untereinander wir uns immer gegenwärtig sein. In Gedenken an Henk haben wir unsere Logbücher durchgesehen. Wir haben so gerne miteinander gelacht. Er war ein kluger, warmherziger Mensch, und wir werden uns gerne an ihn und seine Geschichten erinnern.*
*Die Bilder, die ich Euch schicke, sind auf unserer gemeinsamen Reise nach Schwerin (Bundesgartenschau) aufgenommen. Wir waren im Hafen zusammen Essen und haben dann einen schönen Abend auf unserem Boot verbracht. Mit lieben Grüßen und einer herzlichen Umarmung für Ges.*

*Marion und Klaus Grefrath*



Henk en Ge Bos bij Klaus en Marion Grefrath aan boord samen hun hond Ollie, 2 augustus 2012 (EC)

*Maandag 14 juni 2010*
*Brigitte heeft na lang aandringen een "rekening" gemaakt, die ik een beetje fronsend betaald heb.*
*Voor alle gastvrijheid, koffie, stroom en het eten van gisteravond samen nog niet eens 20 Euro. Daar kan haar schoorsteen niet van roken, maar ze verzon in ieder geval een rekening. Vanmorgen hartelijk afscheid genomen. Beloofd dat als we via land weer terug komen dat we dan weer aankomen.*
*Maar dat staat nog in de sterren, we hebben ook al bedacht dat we met een veerpont vanuit Letland of Litouwen naar Kiel zouden kunnen gaan, dat scheelt een hele hoop brandstof en dagen rijden. Maar wat het wordt dat leest Brigitte vanzelf, zij krijgt onze reispost ook uit Rijswijk. Ze meldde vanmorgen al dat "dochter heeft vlot werk geleverd" ze had de reispost al in haar mailbox gekregen.*



Andrzey en Brigitte van cafe Kanape in Kostryn Polen, Brigitte is de "Warte-mamma", 14 mei 2009 (EC)

Henk en Ge Bos hielden van het reizen, zwerven door de landen van Europa met de auto, uitgerust als camper, of met de boot. Ze leerden vele mensen kennen, genoten van de schitterende natuur en hadden aandacht voor de locale geschiedenis. Zo hebben ze vele "huwelijksreizen" gevuld.
*Gott hat uns die Zeit geschenkt*
*von die Eile hat Er nichts gesagt.*

**ONS LEVEN MET HENK BOS**



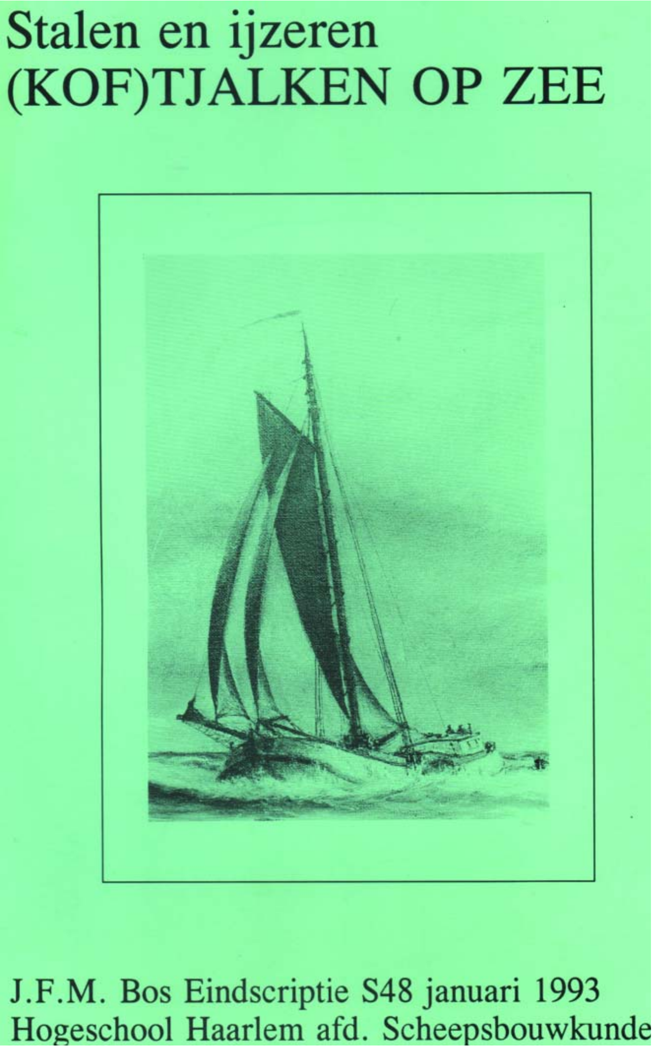
Er was eens of heel lang geleden, zo begint heel vaak een sprookje of een verhaal. Onze herinneringen echter zijn geen sprookje en ook geen verhaal maar flarden en herinneringen aan Henk. Ge & Henk en wij, Truus & Luuk, hebben elkaar voor het eerst ontmoet bij het Kennemer Wijngilde. Ge en Luuk maakten zelf wijn en daar wilden we wel wat meer ervaring mee opdoen. Misschien hebben we in het begin wel eens bij elkaar aan tafel gezeten maar wij weten dat niet meer. Het echte contact ontstond tijdens een barbecue van de wijnclub. We kwamen zomaar bij elkaar aan één tafel en zowel Ge als Truus had een kantklosversiering op of om. Nu, als klossende dames bij elkaar aan tafel zitten, waar hebben zij het dan over?
Juist over klosjes, kant, patronen en dus over kantklossen. Op een bepaald moment kwam het ter sprake dat Truus voor een groot kantproject klosjes te kort had en dat Ge er thuis een heleboel over en ter beschikking had.
Voordat er te veel wijn door de droge kelen verdween, was Truus met Henk even naar hun huis om daar klosjes te gaan halen. Eigenlijk kenden we elkaar nog niet echt maar alles voelde gelijk erg goed vanaf dat moment. Als er daarna weer een avond van het gilde was zaten we altijd bij elkaar, eigenlijk een klein clubje in de club. Enkele (bestuurs) leden wilden de club op een hoger peil brengen en gingen cursussen volgen met als gevolg dat de helderheid en de kleur van de wijn in het vervolg eerst door hen bekeken werd. De glazen werden opgetild met wit gehandschoende handjes. Met ons vieren hebben we dat een paar keer aangezien, elkaar aangekeken en besloten: "dit vinden wij niet leuk meer, hier stoppen we mee". Althans bij de club, toen zijn we gestart met een bijna maandelijks avondje 'steeltjes tillen'. Tijdens die avonden leerden we elkaar steeds beter kennen, gingen praten over ons werk en vrije tijd bestedingen.

Henk schreef regelmatig artikelen over zaken die hem boeiden of omdat hij dacht dat het nodig was. Hij liet deze ook aan mij lezen en er vielen mij enkele dingen op waarvan ik dacht: dat kan wat betreft opmaak en afbrekingen beter. Aarzelend vroeg ik of ik een opmerking mocht maken. Direct werd er een potlood naar me toegeschoven en toen ben ik maar wat aanwijzingen gaan geven. Hij nam direct mijn opmerkingen op alsof hij een slok van een lekkere, wel zoete, wijn nam.
De artikelen werden steeds beter en het duurde niet lang meer of ik kon bijna geen opmerkingen meer maken op zijn stukken. Ook kwam Henk wel eens bij ons in de drukkerij over de vloer, daar had ik een verticale donkere kamer camera staan. "Wat doe je daar mee, wat kan je daar mee?" Na uitleg vroeg hij: "Kun je dan ook grote tekeningen een stuk kleiner maken?" "Kom maar op", zei ik, "dan gaan we dat proberen". Dus in onze vrije tijd zijn we samen gaan kijken wat de mogelijkheden waren. Het resultaat was naar zijn tevredenheid. Daarna hebben we vele tekeningen verkleind, vaak ook met een ander percentage.
Pas later begreep ik waarom dat allemaal moest gebeuren. Er moest een boek gemaakt worden en daar moesten ook foto's van allerlei soorten aken in komen, dus wij weer veel de doka in om rasterprinten te maken. Kortom niet veel later is het boek 'SCHEPENLIJST 1991' verschenen. Uitgever was de 'Landelijke vereniging tot behoud van het zeilend bedrijfsvaartuig'.




Tussendoor en daarna bleven we gewoon maandelijks ons steeltje tillen. Twee jaar later was Janneke aan het eind van haar studie en dat moest afgerond worden met een scriptie.

Nu waren daar toen speciaal drukkerijen voor, maar nee hoor, dat moest ook weer in Zaandam gedrukt gaan worden. Dus weer samen de doka in, ook nog wat kleine opmerkingen mijnerzijds over de indeling en in 1993 was de scriptie 'Stalen en ijzeren (KOF)TJALKEN OP ZEE' klaar. Janneke was vanaf dat moment ing. Scheepsbouwkunde. Er was zoveel vraag naar die scriptie dat er al snel een tweede druk is gemaakt.


Stalen en ijzeren
(KOF)TJALKEN OP ZEE

J.F.M. Bos Eindscriptie S48 januari 1993
Hogeschool Haarlem afd. Scheepsbouwkunde

Op een bepaald moment gingen wij, Truus & Luuk, op vakantie naar Zsana in Hongarije, een kleine camping van Nederlanders. Henk & Ge gingen trekken met hun campertje en gelijk maar verkennen of ze ooit eens met de 'MARGEJA' een hele grote rondvaart zouden kunnen maken. Die rondvaart zou dan ook over de Donau moeten voeren, en laat die nu, zoals u weet, ook door Hongarije stromen. We hebben toen afgesproken om een paar dagen samen op die camping vakantie te vieren. Toen wij aankwamen stonden zij er al één nacht.



De camping eigenaren kookten voor zo weinig geld dat we er niet over peinsden om zelf te gaan koken.



Na een dag rust voor Luuk hebben we toen een heleboel samen opgezocht en bekeken. We zijn o.a. bij een wagenmaker/smid geweest.



Later hebben we natuurlijk het (naald)kant museum in Kiskunhallas bezocht.



Na vier nachten samen op die camping zijn Henk & Ge verder gegaan met hun verkenningstocht.
Bij het 25-jarig jubileum van de 'Landelijke vereniging tot behoud van het zeilend bedrijfsvaartuig' in 1999 moest er weer een boek gemaakt worden. De leden konden gegevens en foto's aanleveren die onder de leiding van Janneke door Henk tot een boek zijn samengesteld.

Niet veel maar heel veel uren heeft hij hieraan besteed.
Nu ben ik er van overtuigd dat velen die dit boek hebben ontvangen, zich dat nooit hebben gerealiseerd. Het is een boek van 416 pagina's geworden, grotendeels in zwart maar ook vele pagina's in kleur. Vele uren heb ik Henk bij het bekijken en beoordelen van foto's mogen bijstaan.
Meestal was de vraag "Wat denk jij, komt dit goed over als het gedrukt wordt?". Zonder te overdrijven durf ik te stellen dat het een pracht van een boek geworden is, genaaid en gebonden in een ronde rug met kapitaal bandjes en een leeslint. Het was voor ons ook een belevenis om bij de presentatie van het boek in Rotterdam aanwezig te mogen zijn. Nu konden we ook eens zien om wat voor boten het nu allemaal gaat. Het was een erg leuk weekend waar we ook weer met ons vieren steeltjes getild hebben.




Tijdens het opschrijven van deze herinnering aan Henk heb ik het boek weer eens met trots bekeken: we hebben er samen toch wat moois van gemaakt. Even kwamen ook de emoties van het verlies van Henk weer boven drijven.






Eind 2007 stopten wij ook met werken, we hebben toen een grotere caravan gekocht en zijn ook, net als Henk & Ge, door Europa gaan trekken. Door middel van de toen moderne communicatie middelen bleven we op de hoogte van elkaars verblijfplaats. Het resulteerde er in dat we elkaar bij de Marina van Marienwerder een paar dagen ontmoet hebben.
Henk & Ge waren door het Hebewerk Nederfinow gevaren en dat wilden ze eigenlijk ook wel eens van af het droge goed bekijken. Wij waren met de auto dus dat was te doen, althans het kostte wat improvisatie want voor extra ruimte had ik de achterstoelen uit onze auto gehaald, wat nu?
In de kuip van de MARGEJA hadden zij twee zittingen van kantine stoelen in gebruik. Op het terrein vonden we wat balken en dat samen met de spanbanden die ik in de auto had leverde een 'comfortabele' achterbank op.



Het is een prachtige excursiedag naar het Hebewerk Nederfinow geworden.





De volgende dag was Henk aan de beurt om ons ergens heen te voeren (varen dus). Een pracht tocht door het Werbellin kanal met een zelfbedieningsluis.




De laatste dag hebben we rustig doorgebracht met onze auto om voorraad te halen voor de boot en voor de barbecue die we heerlijk met ons vieren in de kuip hebben gehouden, lekker eten en ja hoor weer steeltjes tillen.
In de jaren die volgden zagen we elkaar eigenlijk alleen maar in de koude maanden. Henk & Ge gingen veel naar de Baltische staten en vooral op slijpstenenjacht, wij meestal naar het oosten van Europa op zoek naar kantklos-belevenissen en oude grafische machines. Maar in de maanden dat we thuis waren deden we regelmatig aan ons vochtonderhoud, altijd vooraf gegaan met wat, veelal zelf gemaakt, lekkers bij het bakkie. Tot op een avond, bij ons thuis, Henk na een paar happen het lekkers wegschoof: hij kreeg niet meer eten naar binnen! Ook iets hartigs bij het steeltje lukte niet meer. Een rare avond, die wij niet snel zullen vergeten. Na medisch onderzoek was de uitslag hard, keihard, slokdarmkanker. Henk onderging alles, ook de chemokuur. Hij heeft me een keer toevertrouwd: "Dat doe ik nooit meer". Weer later moest hij aan de sondevoeding. Ondanks alles bleven we zo vaak als mogelijk was bij elkaar komen om toch een steeltje te tillen.
In 2014 hebben Henk & Ge besloten na overleg met de geneseriken om toch nog met de camper op stap te gaan. Wij hebben toen al gedacht: zijn kop is sterker dan zijn lichaam. In september en oktober dat jaar zijn we nog bij elkaar geweest, wij gingen daarheen, naar ons toekomen ging niet meer. In november moest ik voor drie weken naar Suriname. Voor vertrek toch nog even bij Henk op bezoek, het ging niet goed, maar niet zo dat ik moest besluiten om die reis uit te stellen. Helaas, na twee weken kwam het bericht dat het hard achteruit ging, dus eerder naar huis. Donderdagavond in het vliegtuig, vrijdagochtend thuis, vrijdagmiddag naar Henk. We zaten tijdens het steeltje tillen altijd naast elkaar aan tafel. Toen heb ik naast hem op de bank gezeten, dit keer zonder steeltje. Bij het afscheid heb ik hem bedankt voor de vele jaren vriendschap en beloofd dat we met Ge steeltjes blijven tillen. Later in de avond is Henk overleden. En nu zit ik eventjes te janken. Het eerste steeltje met Ge hebben we inmiddels getild en voor de tweede hebben we al een afspraak gemaakt.



Henk het was fijn je gekend te hebben, dat waren mijn laatste woorden tegen hem!

Koog aan de Zaan, februari 2015
Luuk & Truus de Jong

Foto's Luuk de Jong












# KENNISOVERDRACHT

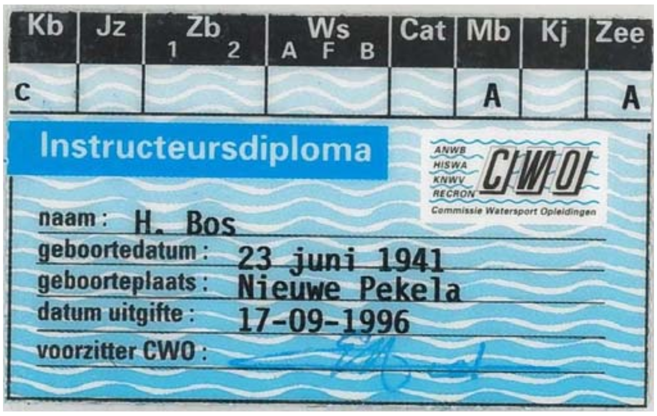
Bij alles wat Henk Bos deed, probeerde hij je wat te leren. Dat begon al vroeg bij Scouting en dat heeft hij daarna uitgebreid naar alles waarvan hij vond dat het nuttig en nodig was. Of het nu met varen, ambachten of stenen te maken had. Hij maakte veel foto's en publiceerde heel veel. In dit hoofdstuk wordt een inkijkje gegeven in wat hij allemaal deed qua kennisoverdracht.



Henk Bos is in 1982 bezig om de teksten voor de Machtiging Bootleiding (MBL) voor het varen met grote schepen (M3) aan te passen op de nieuwe Binnenschepenwet in verband met het nieuwe klein vaarbewijs. Het betere knip en plakwerk (EC)

**OPLEIDEN EN EXAMINEREN**

Henk volgde de opleiding tot zeilinstructeur bij de Eerste Friese Zeilschool van Hepie Stam. Daarna ging hij veel lesgeven in zeilen, motorbootvaren (van heel klein tot heel groot, van buitenboordmotoren tot binnenboordmotoren), slepen, navigatie, zeezeilen etc. En na het lesgeven volgde al snel het examineren. Henk is bij diverse organisaties instructeur geweest, uiteraard bij Scouting maar ook bij CWO scholen, watersportverenigingen, het Watersportverbond, de Toerzeilers, het Zeekadetkorps, etc.

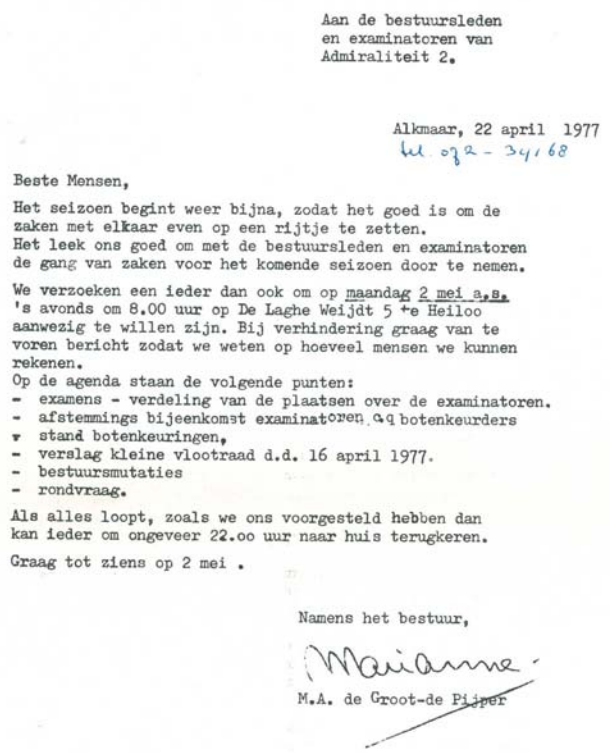


| Kb | Jz | Zb 1 2 | Ws A F B | Cat | Mb | Kj | Zee |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| c | | | | | A | | A |

Instructeursdiploma

ANWB HISWA KNWV RECRON CWO Commissie Watersport Opleidingen

naam: H. Bos
geboortedatum: 23 juni 1941
geboorteplaats: Nieuwe Pekela
datum uitgifte: 17-09-1996
voorzitter CWO:



Aan de bestuursleden
en examinatoren van
Admiraliteit 2.

Alkmaar, 22 april 1977
tel. 072 - 34168

Beste Mensen,

Het seizoen begint weer bijna, zodat het goed is om de zaken met elkaar even op een rijtje te zetten.
Het leek ons goed om met de bestuursleden en examinatoren de gang van zaken voor het komende seizoen door te nemen.

We verzoeken een ieder dan ook om op maandag 2 mei a.s. 's avonds om 8.00 uur op De Laghe Weijdt 5 te Heiloo aanwezig te willen zijn. Bij verhindering graag van te voren bericht zodat we weten op hoeveel mensen we kunnen rekenen.
Op de agenda staan de volgende punten:
- examens - verdeling van de plaatsen over de examinatoren.
- afstemmings bijeenkomst examinatoren c.q. botenkeurders
- stand botenkeuringen,
- verslag kleine vlootraad d.d. 16 april 1977.
- bestuursmutaties
- rondvraag.

Als alles loopt, zoals we ons voorgesteld hebben dan kan ieder om ongeveer 22.oo uur naar huis terugkeren.

Graag tot ziens op 2 mei .

Namens het bestuur,

Marianne

M.A. de Groot-de Pijper

Een van de eerste bewijzen dat Henk examinator is, in dit geval bij Admiraliteit 2 (Noord-Holland) bij Scouting in 1977 (EC)

*De Binnenschepenwet (BSW) (met daarin voor het eerst een vaarbewijsplicht (buiten Rijn-Waal-Lek) verscheen als wet van 30-09-1981 in Stb.1981, 678.*
*De inwerkingtreding is in vele fasen gebeurd.*
*Art.19 BSW verklaarde dat iemand een vaarbewijs kon verkrijgen na aangetoond te hebben dat hij/zij geschikt (medisch) en bekwaam (kennis-examen) was.*
*Art.55 BSW verklaarde dat in afwijking van art.19, iemand die, binnen 1 jaar nadat art.19 in werking trad, aantoonde dat hij/zij als schipper werkzaam was*
*en dat de voorafgaande drie jaren ook was, een vaarbewijs kon verkrijgen zonder examen te doen.*
*Art.19 BSW is in werking getreden per 01-10-1982 (bij Stb.1982, 282).*
*Dus de overgangstermijn liep tot 01-10-1983.*
*Men moest voor die datum aantonen van tenminste 01-10-1979 tot 01-10-1982 schipper te zijn geweest (uiteraard op een vaarbewijsplichtig schip).*

*De groot vaarbewijs-plicht voor schippers van de meeste grote schepen trad in werking per 01-04-1991 (Stb.1991,150). Voor sommige categorieën (bruine vloot, rondvaartboten, e.d.) kwam dat later.*

*De klein vaarbewijs-plicht voor pleziervaart langer dan 15m en voor snelle motorboten (<15m maar > 20 km/u) volgde per 01-04-1992 (Stb.1992,74).*

*Later zijn in de BSW de categorieën waarvoor vaarbewijs verplicht was door elkaar gehusseld, dus dat maakt het uitzoeken lastig. Gelukkig heeft de toenmalige auteur van de Numij in de inmiddels vervangen band 1A alle inwerkingtredingsbesluiten achter de BSW opgenomen, en daar de oorspronkelijke tekst van de toen geldende artikelen erbij gezet.*
*Waarschijnlijk heeft die auteur met een vooruitziende blik gedacht: 'Je weet maar nooit of Janneke er later nog eens naar vraagt....'*

*Ik hoop dat je hiermee voldoende geïnformeerd bent.*
*met groet,*

*Geert Flobbe*
*Examinator VAMEX*



*Henk Bos is in de jaren 70 al bezig om les te geven in het varen met grote schepen, hier de Linquenda (EC)*



*1996, Henk Bos geeft les in het varen met grote schepen aan Scouting leden en LVBZB leden, hier met de Jadi (EC)*




*Bij de invoering van de Binnenvaartwet als vervanger van de Binnenschepenwet, wordt ook de vaarbewijsplicht aangepast. Schepen langer dan 25 meter kunnen niet langer met een klein vaarbewijs varen. De oude eisen van het MBL M3 (varen met grote schepen binnen Scouting) wordt omgezet in een Commissie Watersport Opleidingen (CWO) diploma Groot Motorschip.*
*Ook hiervoor komt weer een overgangsregeling. Mensen met een MBL M3 kunnen het Groot Motorschip diploma verkrijgen.*
*Henk Bos heeft zijn diploma gekregen in 2007 (EC)*



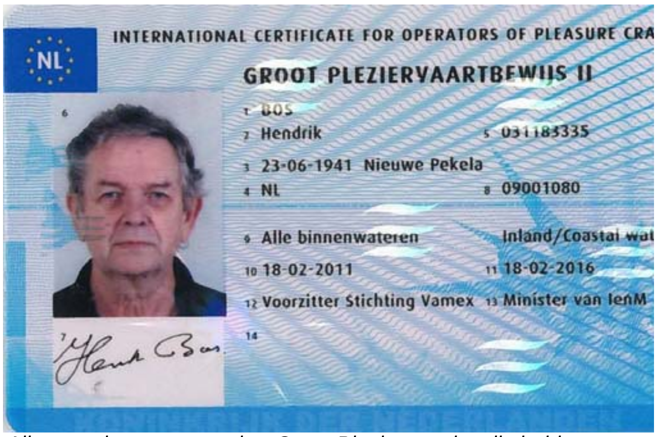
*De Scouting examinatoren MBL M3 komen bij elkaar in Leusden in verband met de invoering van het CWO Groot Motorschip diploma, 17 juni 2007 (EC)*



*Het CWO diploma Groot Motorschip wordt erkend als diploma voor het varen met pleziervaart tussen de 25 en 40 meter.*
*Vele examinatoren van Scouting gaan over van het CWO naar de VAMEX die de praktijk- en theorie-examens voor het Groot Motorschip gaan afnemen namens de overheid.*
*De examinatoren oefenen in de nieuwe procedures die voor de VAMEX worden vastgelegd.*
*18 april 2009. Henk Bos belegt de tros op het voordek (EC)*



*3 examinatoren van de VAMEX overleggen, v.l.n.r. Frank van Nieuwburg (coördinator praktijkexamens), Walter Linden (geen scouting examinator maar afkomstig van het Watersportverbond en Janneke Bos (examencommissie), 18 april 2009 (EC)*



*Alle examinatoren voor het Groot Pleziervaartbewijs hebben uiteraard ook zelf het diploma (of hoger) (EC)*

*Heel veel sterkte gewenst de komende tijd.*
*Henk blijft in mijn herinnering als een man met een ongelooflijke kennis van techniek die hij met iedereen wilde delen.*

*Rob Klaassen*
*Oud-eigenaar historisch schip, examinator VAMEX,*
*keurmeester binnenschepen*

*Hierbij willen wij jullie heel veel sterkte en kracht toewensen bij het verlies van Henk. Hoewel hierop voorbereid, is het gemis niet te peilen. Ik vond Henk altijd een hele bijzondere man. Scherp met een aparte kijk op dingen. Als ik aan hem denk, doe ik dat met plezier.*

*Sterkte,*
*Finus en Anneke van Wijngaarden*
*Examinator VAMEX*

*Leven is eeuwig*
*En liefde onsterfelijk*
*En de dood is slechts een horizon*
*En de horizon is niets anders*
*Dan een grens aan ons gezichtsvermogen*

*Walter Linden*
*Examinator VAMEX*


*Man over boord met een klein motorschip, bij watersportvereniging Groesbeek, 26 september 2009. Janneke Bos geeft instructie (EC)*


*Man over boord met een groot schip, 24 april 2011 (EC)*



*De Commissie Watersport Opleidingen (CWO) ontstond na de samenvoeging van alle watersportopleidingen. Voor de CWO heeft Henk diverse cursussen gegegeven en examens afgenomen, zoals zeilen, motorboot varen en zeezeilen (EC)*

*We wisten het allemaal, de eerdere boodschap was onherroepelijk. Maar als het moment er is, dan slaat je hart toch een keer over. Gelukkig is het niet moeilijk om Henk voor de geest te halen en aan hem te denken. Ik heb hem niet zo vaak mee gemaakt, maar die keren dat dit wel het geval was heeft hij absoluut indruk gemaakt. Gecondoleerd.*

*Met vriendelijke groet,*
*Stichting Examenkamer*
*Dr Annie H.H.M. Kempers-Warmerdam*
*Directeur*

**Denk ik aan Henk, dan denk ik aan:**

Noord-Holland - hoogovens - techniek - ICT - handvaardigheid - oude ambachten - kennis - praktijk - theorie - educatie

**En aan:**

behulpzaamheid - delen van kennis - zoeken naar oplossingen - principes - integriteit - speciale manier van communiceren - familie Bos - low budget - boterhammetje mee in de tas - met beide benen op de grond - hekel aan bla bla - enorme inzet - familieman

**En ook aan:**

Scouting Nederland - Waterwerk - MBL - M3
Wachtschepen
TAB-cursussen: Techniek aan Boord in samenwerking met het Watersportverbond
Beste Motorbootschipper 2002: theorie en praktijktests in Nieuwegein in samenwerking met het Watersportbond
Trailer met scheepsmotor
Info20M
Interessante discussies

**En ook nog aan:**

Varen met grote schepen
Examinator CWO-Groot Motorschip van de VAMEX

**En aan:**

Het feit dat ook Henk het eeuwige leven niet heeft mogen hebben, maar wel zijn talloze sporen in de watersportwereld heeft nagelaten. Daar ben ik, samen met vele anderen, hem dankbaar voor.

Wim Loots
(Watersportverbond en VAMEX)



Op 8 november 2003 geeft Henk Bos een van de vele technische cursussen bij de vereniging Toerzeilers (EC)



Op 12 juni 2000 worden er TV opnamen gemaakt van Henk Bos met de instructiemotor bij jachthaven Breedendam in Loostdrecht (EC)

*Henk heeft jarenlang dieselmotorencursussen voor onze vereniging, De Toerzeilers, verzorgd. Hij deed dit met veel enthousiasme. Zaterdagmorgen met het busje, vergezeld van zijn Moppie, Ge dus, bakken vol met onderdelen en zowaar een echte scheepsmotor die tijdens de cursus ook nog ging draaien.*
*Henk was ook zeer praktisch. Zo hield hij een blik olie omhoog, geadviseerd door de dealer, waaraan natuurlijk een prijskaartje aan vast zat. Commentaar van Henk, ga naar de Aldi en je hebt de zelfde kwaliteit en een stuk voordeliger, mits je dezelfde coderingen aanhoudt als op het geadviseerde blik.*
*Het was voor de cursisten vaak een vermoeiende dag (de laatste tijd ook voor Henk) maar de deelnemers gingen met veel opgedane kennis naar huis. Mede namens de Toerzeilers, veel dank en rust in vrede.*

*Koos en Erna Scholte*
*Vereniging Toerzeilers*



De kleppen van de instructiemotor zijn honderden keren afgesteld. Meestal liet Henk dat dames doen, oktober 2009 (EC)




Praktisch en aanschouwelijk onderwijs in de gevaren van de motor: Au! Heet! 12 februari 2004 (EC)



*Een technische cursus bij de Alkmaarse Roei en Zeilvereniging in Akersloot. Links op de barkruk zit Joep Brasser. Bij gebrek aan beamer gebruik je meerdere computer beeldschermen verspreidt door de zaal zodat iedereen toch mee kan lezen.*
*9 februari 2002 (EC)*



*Winter 2011 wordt er een gecombineerde cursus techniek voor Scouting leden en leden van het Zeekadetkorps gegeven waarbij iedere les aan boord van een ander verenigingsschip wordt gegeven, hier de Mercury uit Enkhuizen. 8 oktober 2011.*
*Links Ge Bos (EC)*




*De veiligheid aan boord was voor Henk Bos erg belangrijk. Vandaar dat gasinstallaties zijn speciale aandacht hadden. Het keuren van gasinstallaties en goede voorlichting geven over wat wel en niet veilig is, was voor Henk heel belangrijk. De HISWA maakte graag gebruik van zijn kennis, ook in voorlichtings- en opleidingsmateriaal, ondanks dat we geen lid waren van de HISWA (EC)*



*Op 29 november 2008 komen de examinatoren en gecommitteerden van Groot Motorschip bij elkaar om te trainen. Hier wordt de gasbun geïnspecteerd en vastgelegd op de foto. V.l.n.r. Henk Bos, Piet van der Zee, Frans Heijlaerts en Ben Pagie (EC)*



*Op 21 maart 2009 krijgt Oluf van Oosterom een cursus blokmaken. Hij maakt blokken voor zijn eigen schip (EC)*

**MARKTEN EN BEURZEN**

De familie Bos ging graag naar markten en beurzen. Niet alleen om zelf rond te kijken en kennis en vaardigheden op te doen, maar ook om kennis en vaardigheden te tonen.



*Boven de stoel naast de gaskachel hangt een hele verzameling van badges van verschillende bijeenkomsten en beurzen. Dit is slechts een klein gedeelte tot 2004 (EC)*




*Niet alleen nationale (vak)beurzen werden bezocht. Ook diverse in het buitenland zoals in Duitsland (Boot Düsseldorf), Frankrijk (Brest en Douarnenez) maar ook in Engeland (London Boat Show) en de Southampton Boat Show in september 2006. Naar Engeland gingen we met het vliegtuig (hetgeen Henk toen nog nooit had gedaan) (EC)*

Op de technische vakbeurzen werd voornamelijk gezocht naar informatie welke Henk nog niet had, foto's gemaakt van alles wat bruikbaar was voor publicaties en vele gesprekken gevoerd met fabrikanten en leveranciers. Hierdoor kreeg hij een grote verzameling.

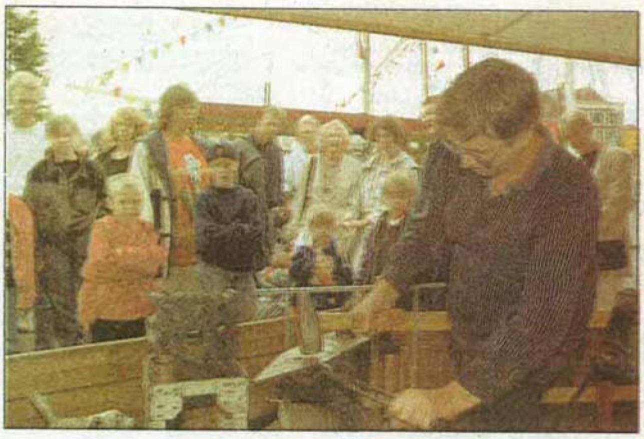


*Gronings Ontzet (het verdrijven van Bommen Berend, de bisschop van Münster) wordt op 28 augustus gevierd in de stad Groningen. Vele jaren hebben we daar met de smederij en de blokmakerij op de ambachtenmarkt gestaan (EC)*



*Op 3 oktober viert Leiden het Leidens Ontzet. De spanjaarden waren de stad ontvlucht. Ook dit wordt ieder jaar gevierd (met haring en witte brood en hutspot) maar ook met een kermis en markt. In dezelfde periode als dat we bij het Gronings Ontzet aanwezig waren, gingen we ook met de smederij en blokmakerij naar Leiden. We stonden dan bij het Galgewater waar de voormalige vrachtschepen hun museumhaven hebben (EC)*

Een combinatie van geschiedenis, oude (vracht)schepen en oude ambachtenmarkten deed het altijd heel erg goed. Een lange dag omdat je er eerst naar toe reed, daarna de hele dag actief was en vervolgens weer terug reed, maar heel leuk. Favoriet: Gronings Ontzet en Leidens Ontzet.



Vroeger was hij een echte dorpssmid in Oude Pekela, maar nu toont H. Bos uit Heemskerk zijn ambacht nog maar een paar keer per jaar. Op de schippersmarkt liet hij zien wat een echte smid in vroegere tijden deed. Bos kan scheepsbeslag smeden. Al het ijzerwerk dat een boot nodig heeft, is bij hem in goede handen. Tijdens de schippersmarkt maakte de smid vooral kanhaken, die vroeger bedoeld waren om oliekannen in de machinekamer op te hangen. „Al dat ijzerwerk is nu nergens meer te koop", vertelt Bos. „Daarom komen de schippers bij mij, ik ben de enige in Nederland die het ijzermateriaal nog in orde kan maken."

*Zaterdag 3 september 1995 heeft Henk Bos op de Vaardagen van Haarlem nog een demonstratie gegeven van het smidsvak. Krantenartikel uit Haarlem (Niek Rozemeijer)*




*Eveneens op zaterdag 3 september 1995 speelt Janneke Bos tijdens de Vaardagen in Haarlem op de trekharmonica. Henk Bos sloeg meestal in de maat op het aambeeld (EC)*



*In juli 2000 ging de hele familie met 3 auto's naar Brest in Frankrijk om daar het smeden en de blokmakerij te laten zien. Ook de Hollandse Boot ging mee om een t ypisch Nederlands scheepstype te laten zien. Henk smeedt hier met een Franse smid de bladen van een dreganker aan elkaar met een speciale techniek: wellen (EC)*




*Op 11 maart 2001 staat de familie Bos op de HISWA te Amsterdam voor het Koninklijk Nederlands Watersport Verbond (KNWV) met o.a. een gasinformatiebord (EC)*

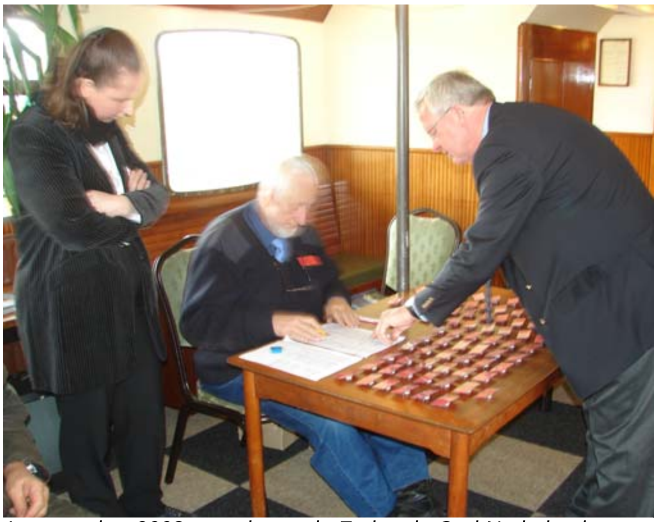



*Op 27 februari 2002 heeft het KNWV ook weer een stand op de HISWA waarbij behalve het gasinstructiebord ook de instructiemotor te zien is. Ge Bos-Thoma geeft uitleg (EC)*



*In 2004 heeft het KNWV haar naam gewijzigd in Watersportverbond. Dit is de stand van het Watersportverbond met daarin een stuk techniek (de rode bloes in het midden wordt gedragen door Ge Bos-Thoma die uitleg geeft aan bezoekers van de HISWA (EC)*

De HISWA wordt vrijwel ieder jaar bezocht sinds begin jaren 70. Regelmatig is de familie Bos ook standbemanning, voor Scouting, het KNWV of het varend erfgoed (voordat de Klassieke Schepenbeurs begon).



*In november 2008 organiseert de Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen (FONV), koepelorganisatie van alle behoudsorganisaties van het varend erfgoed, in Enkhuizen een symposium over de nieuwe Binnenvaartwet en wat dat betekent voor de grote varende schepen. V.l.n.r. Janneke Bos, Simon de Waard en Oluf van Oosterom (EC)*



*In het ruim van de Terra Nova, het verenigingsschip van de LVBHB, worden lezingen gehouden voor het grote publiek van de Klassieke Schepenbeurs in november 2008.*
*V.l.n.r. Hendrik Boland, Simon de Waard, Thedo Fruithof, Aat van der Giessen, Janneke Bos en Martine van Lier (EC)*




*De HCC Watersport Gebruikersgroep was behalve op de HCC-dagen in Utrecht ook present bij de jaarlijkse ledenbijeenkomst, bij Correct Marine, 21 oktober 2006 (EC)*



*Ge Bos-Thoma en Marchien Thoma-Zwaneveld lieten bij markten regelmatig hun kantklosvaardigheden zien aan het publiek.*
*24 mei 2003 (EC)*



*Toen de collectie natuurlijke Europese wet- en slijpstenen steeds groter werd en er ook enkele publicaties over geschreven werden, werd ook deze verzameling aan het publiek getoond. Hier een klein deel van de verzameling. Hier een stand op de Scheerbeurs, 9 oktober 2011 (EC)*

Ieder jaar werden diverse beurzen en markten bezocht. Meestal was het vrijwilligerswerk dat behalve een etentje na afloop weinig opleverde. Toch deed Henk dit graag want het stelde hem in staat om met het publiek en bedrijven in gesprek te gaan. Dat leverde hem veel voldoening op en nieuwe informatie voor een volgende cursus of publicatie.

**BIBLIOGRAFIE**

Henk Bos heeft ongelofelijk veel geschreven en getekend.

De tekeningen werden meestal met de hand gemaakt met behulp van Rothring pennen en diverse mallen.
Ook maakte hij diverse tekeningen uit de hand als illustratie. In de vorige hoofdstukken zijn er al een aantal voorbij gekomen, waaronder zijn eigen logo, het smidje dat de golven aan het smeden is.

De teksten werden in het allereerste begin met pen geschreven op papier, daarna kwam een Remmington typemachine gevolgd door een Triumph typemachine.

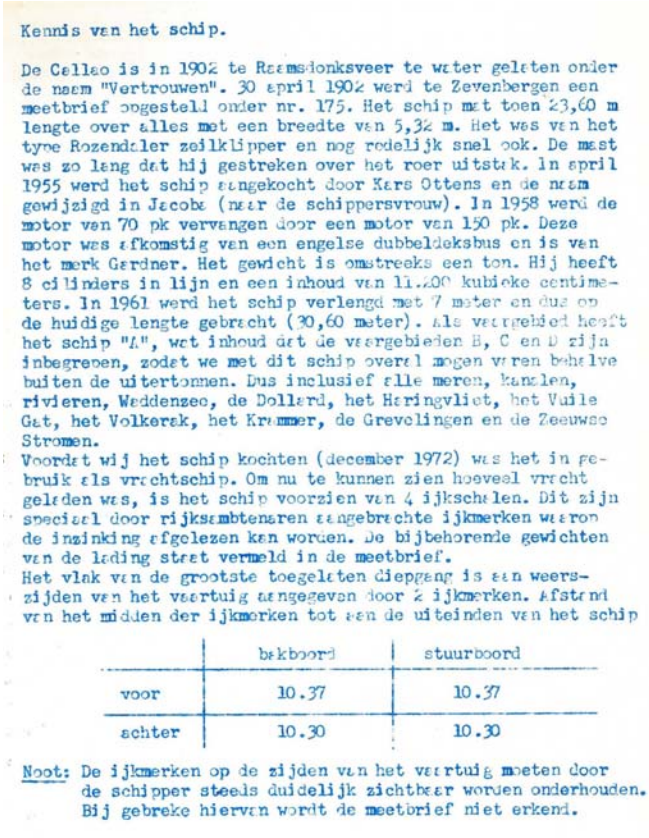



*Op deze Triumph typemachine zijn heel veel teksten geschreven, voornamelijk getypt door Ge Bos (EC)*

De teksten werden thuis vermenigvuldigd met een stencilmachine. In de jaren 80 kwam er een computer: de commodore 64. Eén met bandjes als geheugenopslag. Daarna kwamen de grote floppy's en de kleinere floppy's die al veel meer geheugen hadden. Al snel kwam ook de eerste laptop, een Toshiba. Deze konden tegen de harde aanslag en de omstandigheden waarin gewerkt werd: aan boord en in de auto. Al snel kwamen er 2 laptops. Een voor Henk en een voor Ge. Zodat ze alle twee tegelijkertijd konden werken.



*Ooit de werkplek van Janneke Bos, maar nu gebruikt door iedereen. Hier staat ook een scanner en een laserprinter. Ge Bos-Thoma gebruikt de scanner, februari 2008 (EC)*



Kennis van het schip.

De Callao is in 1902 te Raamsdonksveer te water gelaten onder de naam "Vertrouwen". 30 april 1902 werd te Zevenbergen een meetbrief opgesteld onder nr. 175. Het schip mat toen 23,60 m lengte over alles met een breedte van 5,32 m. Het was van het type Rozendaler zeilklipper en nog redelijk snel ook. De mast was zo lang dat hij gestreken over het roer uitstak. In april 1955 werd het schip aangekocht door Kars Ottens en de naam gewijzigd in Jacoba (naar de schippersvrouw). In 1958 werd de motor van 70 pk vervangen door een motor van 150 pk. Deze motor was afkomstig van een engelse dubbeldeksbus en is van het merk Gardner. Het gewicht is omstreeks een ton. Hij heeft 8 cilinders in lijn en een inhoud van 11.200 kubieke centimeters. In 1961 werd het schip verlengd met 7 meter en dus op de huidige lengte gebracht (30,60 meter). Als vaargebied heeft het schip "A", wat inhoud dat de vaargebieden B, C en D zijn inbegrepen, zodat we met dit schip overal mogen varen behalve buiten de uitertonnen. Dus inclusief alle meren, kanalen, rivieren, Waddenzee, de Dollard, het Haringvliet, het Vuile Gat, het Volkerak, het Krammer, de Grevelingen en de Zeeuwse Stromen.
Voordat wij het schip kochten (december 1972) was het in gebruik als vrachtschip. Om nu te kunnen zien hoeveel vracht geladen was, is het schip voorzien van 4 ijkschalen. Dit zijn speciaal door rijksambtenaren aangebrachte ijkmerken waarop de inzinking afgelezen kan worden. De bijbehorende gewichten van de lading staat vermeld in de meetbrief.
Het vlak van de grootste toegelaten diepgang is aan weerszijden van het vaartuig aangegeven door 2 ijkmerken. Afstand van het midden der ijkmerken tot aan de uiteinden van het schip

| | bakboord | stuurboord |
|---|---|---|
| voor | 10.37 | 10.37 |
| achter | 10.30 | 10.30 |

Noot: De ijkmerken op de zijden van het vaartuig moeten door de schipper steeds duidelijk zichtbaar worden onderhouden. Bij gebreke hiervan wordt de meetbrief niet erkend.

*Stuk tekst getypt op een Remmington typemachine en daarna met een stencilmachine vermenigvuldigd.*
*Tekst uit het boekje speciaal geschreven door Henk Bos om met Scoutingschip Callao te varen (EC)*

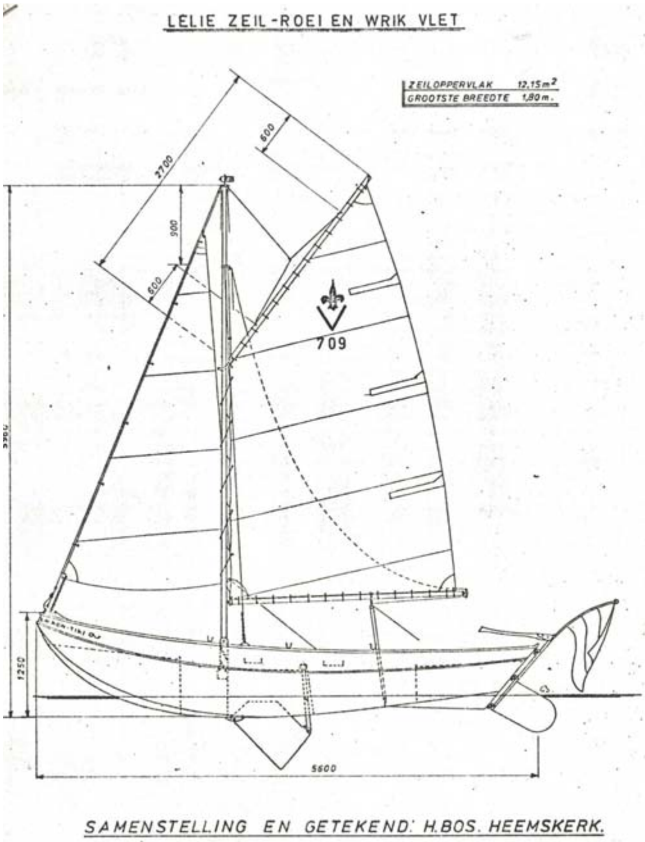
Ge heeft vele teksten ingetypd en overgetypd. Ze had ook typen geleerd, Henk niet. Die deed het betere 2 vingerwerk. Maar ook dat levert voldoende tekst op. Hij was creatief met foto's. Zodra de eerste digitale camera kwam (met floppy's en AA batterijen) had hij deze in bezit.
Later kwamen er natuurlijk nieuwere en snellere computers, laptops en digitale camera's. De huiskamer in de Hasebroekstraat heeft al heel lang 3 werkplekken. In de ene hoek bij de tuin, een werkplek voor Janneke en haar bedrijf Expertisebureau Bos, en bij de voorzijde aan de ene kant de werkplek van Henk (met 2 computers en 2 toetsenborden) en aan de andere kant een werkplek voor Ge.



*Henk Bos aan het werk achter zijn 2 computers, de benodigde spullen rondom zich heen. Hij is aan het programmeren.*
*10 september 2006 (EC)*



*Ge Bos-Thoma in haar hoekje, 23 juli 2000 (EC)*

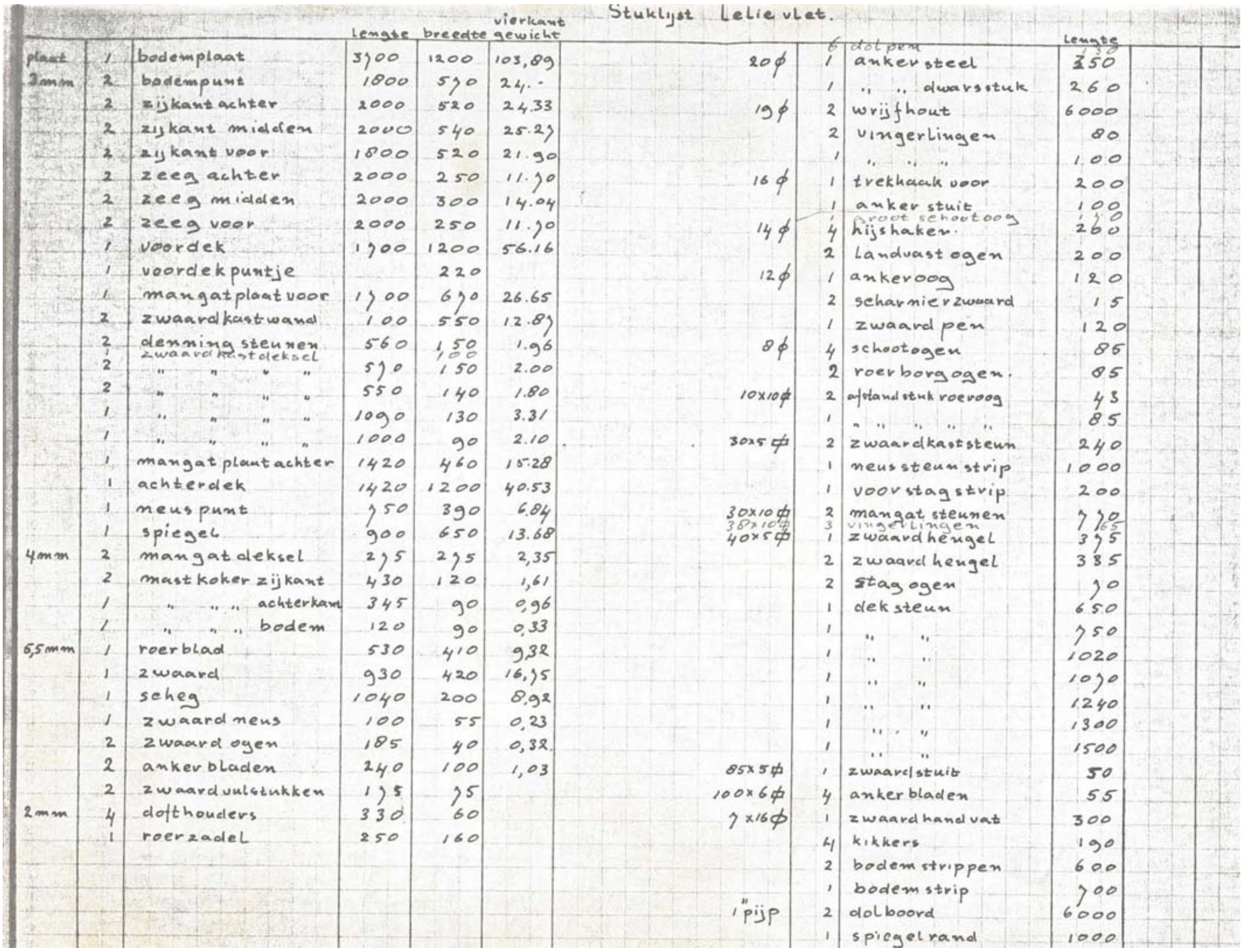



*4e ontwerp Lelievlet door Henk Bos, 1976 (EC)*

Natuurlijk waren deze computers gekoppeld, zodat bestanden gemakkelijk naar elkaar konden worden doorgezet.

Al dit geteken en geschrijf heeft vele publicaties opgeleverd, zowel in losse papieren, losse publicaties voor kranten en bladen, echte boeken, digitale publicaties (meestal in pdf-vorm) en CD's. In het onderstaande heb ik geprobeerd om alles te beschrijven. Dat is niet gelukt, er is veel meer geschreven dan er bewaard is gebleven.
Toch geeft het overzicht een goede indruk hoeveel Henk Bos heeft geschreven en hoeveel daarvan bewaard is gebleven.

*Onder: oorspronkelijke lijsten opgeschreven en berekend door Henk Bos ten behoeve van de bouw van 6 Lelievletten voor de Graaf Floris V groep begin jaren 70 (EC)*



Stuklijst Lelie vlet.

| | | | Lengte | breedte | vierkant gewicht |
|---|---|---|---|---|---|
| plaat | 1 | bodemplaat | 3700 | 1200 | 103,89 |
| 3mm | 2 | bodempunt | 1800 | 570 | 24.- |
| | 2 | zijkant achter | 2000 | 520 | 24.33 |
| | 2 | zijkant midden | 2000 | 540 | 25.27 |
| | 2 | zijkant voor | 1800 | 520 | 21.90 |
| | 2 | zeeg achter | 2000 | 250 | 11.70 |
| | 2 | zeeg midden | 2000 | 300 | 14.04 |
| | 2 | zeeg voor | 2000 | 250 | 11.70 |
| | 1 | voordek | 1700 | 1200 | 56.16 |
| | 1 | voordekpuntje | | 220 | |
| | 1 | mangatplaat voor | 1700 | 670 | 26.65 |
| | 2 | zwaardkastwand | 100 | 550 | 12.87 |
| | 2 (1) | denning steunen (zwaardkastdeksel) | 560 | 150 (100) | 1.96 |
| | 2 | " " " " | 570 | 150 | 2.00 |
| | 2 | " " " " | 550 | 140 | 1.80 |
| | 1 | " " " " | 1090 | 130 | 3.31 |
| | 1 | " " " " | 1000 | 90 | 2.10 |
| | 1 | mangat plaat achter | 1420 | 460 | 15.28 |
| | 1 | achterdek | 1420 | 1200 | 40.53 |
| | 1 | neuspunt | 750 | 390 | 6.84 |
| | 1 | spiegel | 900 | 650 | 13.68 |
| 4mm | 2 | mangat deksel | 275 | 275 | 2,35 |
| | 2 | mastkoker zijkant | 430 | 120 | 1,61 |
| | 1 | " " " achterkant | 345 | 90 | 0,96 |
| | 1 | " " " bodem | 120 | 90 | 0,33 |
| 6,5mm | 1 | roerblad | 530 | 410 | 9,32 |
| | 1 | zwaard | 930 | 420 | 16,75 |
| | 1 | scheg | 1040 | 200 | 8,92 |
| | 1 | zwaard neus | 100 | 55 | 0,23 |
| | 2 | zwaard ogen | 185 | 40 | 0,32 |
| | 2 | anker bladen | 240 | 100 | 1,03 |
| | 2 | zwaard vulstukken | 175 | 75 | |
| 2mm | 4 | dofthouders | 330 | 60 | |
| | 1 | roerzadel | 250 | 160 | |

| | | | Lengte |
|---|---|---|---|
| | 6 | dolpen | 130 |
| 20⌀ | 1 | ankersteel | 350 |
| | 1 | " " dwarsstuk | 260 |
| 19⌀ | 2 | wrijfhout | 6000 |
| | 2 | vingerlingen | 80 |
| | 1 | " " " | 100 |
| 16⌀ | 1 | trekhaak voor | 200 |
| | 1 | anker stuit | 100 |
| | 1 | groot schootoog | 150 |
| 14⌀ | 4 | hijshaken | 260 |
| | 2 | landvast ogen | 200 |
| 12⌀ | 1 | ankeroog | 120 |
| | 2 | scharnier zwaard | 15 |
| | 1 | zwaard pen | 120 |
| 8⌀ | 4 | schootogen | 86 |
| | 2 | roerborgogen | 85 |
| 10x10⌀ | 2 | afstand stuk roeroog | 43 |
| | 1 | " " " " " | 85 |
| 30x5⌀ | 2 | zwaardkaststeun | 240 |
| | 1 | neussteun strip | 1000 |
| | 1 | voorstagstrip | 200 |
| 30x10⌀ | 2 | mangat steunen | 770 |
| 38x10⌀ | 3 | vingerlingen | 165 |
| 40x5⌀ | 1 | zwaardhengel | 375 |
| | 2 | zwaard hengel | 385 |
| | 2 | stag ogen | 70 |
| | 1 | dek steun | 650 |
| | 1 | " " | 750 |
| | 1 | " " | 1020 |
| | 1 | " " | 1070 |
| | 1 | " " | 1240 |
| | 1 | " " | 1300 |
| | 1 | " " | 1500 |
| 85x5⌀ | 1 | zwaard stuit | 50 |
| 100x6⌀ | 4 | anker bladen | 55 |
| 7x16⌀ | 1 | zwaard handvat | 300 |
| | 4 | kikkers | 190 |
| | 2 | bodem strippen | 600 |
| | 1 | bodem strip | 700 |
| 1" pijp | 2 | dolboord | 6000 |
| | 1 | spiegelrand | 1000 |

Voorwoord april 1977.

Voor U ligt nu de 1e druk van het 8e deel van het Blauwe Vademecum. Het is een bundeling van alle ons bekende gegevens over de (zelf)bouw van de Lelievlet.

Begonnen werd in 1970 met het meten van ongeveer 100 vletten. Hieruit werd een gemiddelde vastgesteld.
Aan de hand van de meetgegevens zijn er tekeningen gemaakt welke in de loop der jaren zijn gebruikt voor de offerte's en voor nieuwbouw in diverse groepen.

Door de welwillende medewerking van de jachtwerf Conavroegh in Geldermalsen kunnen we hierin de door hun gebruikte uitslagen vermelden.

Vanwege de vele blijken van interesse voor gegevens en tekeningen is door de Landelijke Admiraliteit besloten, dit werkje op te nemen in het Blauwe Vademecum.

In deze 5e editie van "het Vlettenboek" zijn de laatste detail-wijzigingen verwerkt en is deze uitgave aangepast aan de vletten van 1977.

Volmaakt is dit werkje niet. Daarom wil ik U bij deze vragen, om opmerkingen, aanmerkingen, enz. aan mij te willen doorspelen zodat een volgende editie beter en completer zal zijn.

Gestreefd is om ook de geinteresseerde niet-zelfbouwer allerlei details en suggesties toe te spelen, die tot verbetering van bestaande schepen kunnen leiden.

Henk Bos
Landelijk Nautische
Technische Commissie

*Het voorwoord van de eerste druk van het Blauwe Vademecum voor het waterwerk deel 8: de Lelievlet, uit 1977 (EC)*

**De Lelievlet**

Publicaties over de Lelievlet van onze website:

Promotiealbum Lelievlet uit 1955 van A.L.J. Stockmann. Dit is een reproductie van een promotiealbum voor de Lelievlet uit 1955. Ook toen al werd er aan fund-raising gedaan. Het album staat in de boekenkast van Henk Bos. Niemand weet dat en kan er dan ook geen kennis van nemen. Daarom is begin mei 2014 het boek gescand.
De foto's zijn op 200% gescand en iets groter afgedrukt om zoveel mogelijk informatie mee te nemen. De layout is gelijk aan het origineel. Digitalisering en herpublicatie Henk Bos, http://bds.home.xs4all.nl/lelievlet/Promo_Lelievlet_1955_ALJ_Stockmann.pdf.

Vademecum voor het waterwerk deel 8 De Lelievlet, auteur en tekenaar Henk Bos, 8e druk, 1 juni 1988, http://bds.home.xs4all.nl/lelievlet/De_lelievlet_8e_druk.pdf.

Het in gebruik nemen van de Lelievlet, auteur Henk Bos, jaartal onbekend, http://bds.home.xs4all.nl/lelievlet/In_gebruik_nemen_van_de_Lelievlet.pdf.

Tips in sche(r)ts voor de Lelievlet, auteur en tekenaar Henk Bos, opgesteld op verzoek van de voorbereidingscommissie van de grote Scheepsraad 1977 te Amstelveen, http://bds.home.xs4all.nl/lelievlet/Tips_in_sche(r)ts_1.pdf.

Tips in sche(r)ts 2 voor de Lelievlet, auteur en tekenaar Henk Bos, vervolg op deel 1 uit 1977, http://bds.home.xs4all.nl/lelievlet/Tips_in_sche(r)ts_2.pdf.

Voorwoord.

Cursus voor motordrijvers

In het monsterboekje staat het zo simpel: "Op schepen van de categorie M3 moet naast de schipper met het MBL bovendien nog iemand zijn, in het bezit van het brevet Motordrijver".
Nu is het de vraag: wat is nu de rol van deze Motordrijver aan boord?

Ieder zal begrijpen, dat de categorie M3, de schepen met een lengte van meer dan 10 meter met motorvoorstuwing, door hun afmetingen de functie zullen vervullen van "wachtschepen". Schepen dus, waar meestal veel zeeverkenners aan boord zijn. Wat het gevolg heeft dat de installatie aan boord van deze schepen meestal nogal uitgebreid is. Namelijk:

- Er moet gevaren worden, zodat er een motorinstallatie compleet met omkeerinrichting, vertraging, schroefas, stuwlager, brandstoftanks, -leidingen, enz. aan boord is.
- Er moet gegeten worden, zodat er een gasinstallatie met reduceren, leidingen, enz. aan boord is.
- Er moet verlichting zijn, met als gevolg: accubatterijen, generatoren, leidingen, armaturen, enz. aan boord.
- Voor de buitenboordmotoren van de kleinere schepen wordt meestal een voorraad brandstof geborgen aan boord van het wachtschip, enz.

Ieder kan konstateren dat bovenstaande onderwerpen kennis van zaken vergt om eea veilig voor mens en portemonnee te verzorgen en te behandelen.

Deze "kennis" aangevuld met "ervaring" wordt nu gezocht bij de motordrijver.

Nu is het zo, dat "kennis" meestal niet komt aanwaaien, zodat er voor gestudeerd moet worden. Het cursusboek Motordrijver wil hierbij een handreiking zijn. Lang niet alles is behandeld, dat kan ook niet: dan zou het boek uitgroeien tot vele delen. Naast dit boek waar veel onderwerpen beknopt in worden behandeld, zijn er in de bibliotheek vele delen te vinden welke voor de geinteresseerden een aanvulling kunnen vormen.
Met de "ervaring" is het moeilijker, daar dit woord te vertalen is met "de som van alle fouten". Geprobeerd moet dus worden zoveel mogelijk te profiteren van de ervaring van anderen.

Al met al is de functie van "Motordrijver" een complex geheel.
Hopelijk draagt dit boek bij tot een goed en veilig functioneren van het Spel van Verkennen op het water.

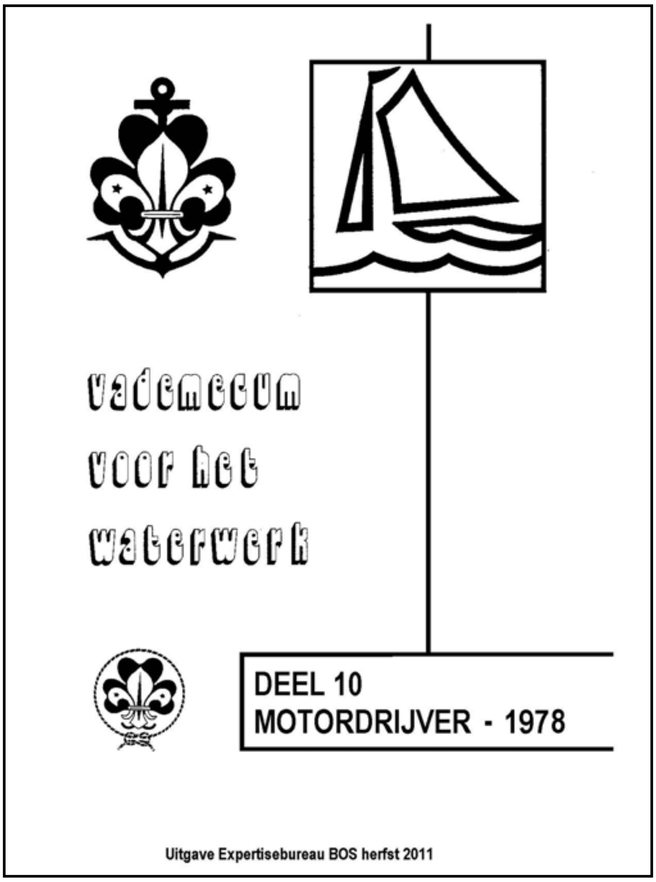
Henk Bos
Naut. Techn. Cie

2e druk
januari 1976

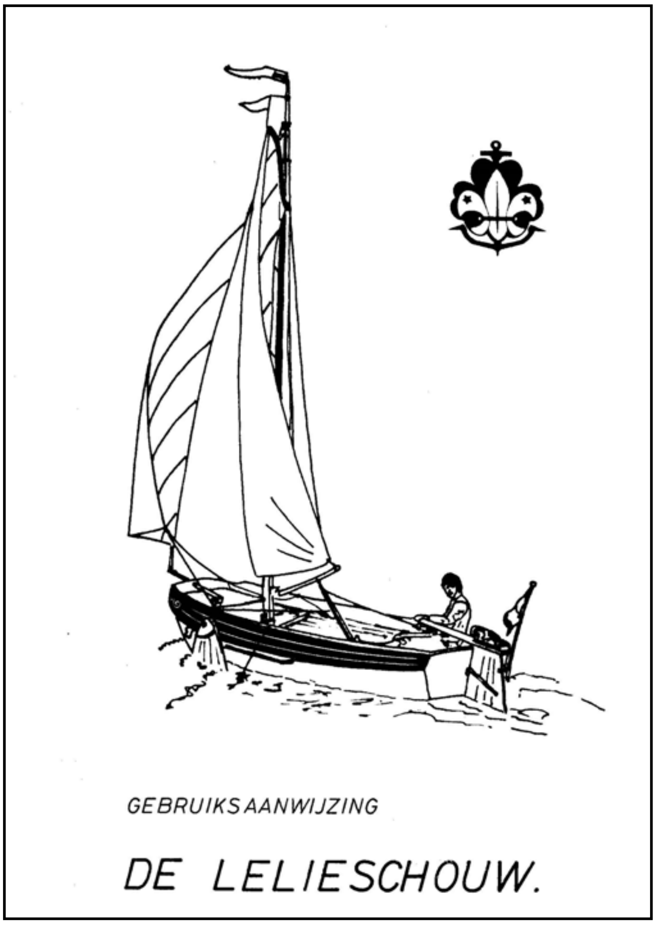
*Voorwoord van het Blauwe Vademecum deel 10: Motordrijver.*
*Dit is de 2e druk uit 1976 (EC)*

**Motordrijver**

Publicaties over Motordrijver van onze website:



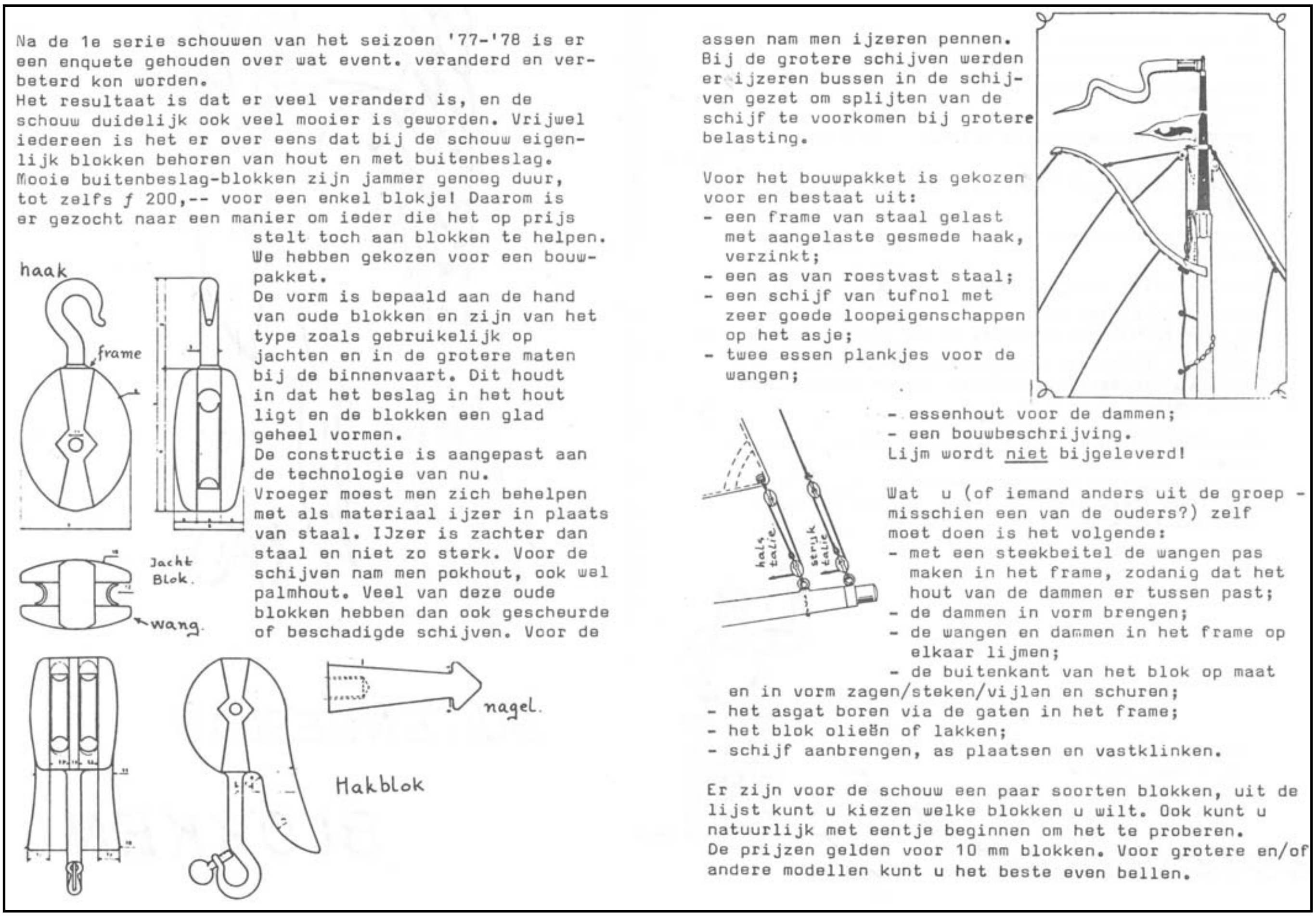

Vademecum voor het waterwerk, deel 10, motordrijver, 3e druk, september 1978, auteur Henk Bos, http://bds.home.xs4all.nl/werfbaas/handboek_motordrijver_1978.pdf.




**De Lelieschouw**

Publicaties over de Lelieschouw van onze website:

*Onder: folder over blokken voor de Lelieschouw (EC)*



Na de 1e serie schouwen van het seizoen '77-'78 is er een enquete gehouden over wat event. veranderd en verbeterd kon worden.
Het resultaat is dat er veel veranderd is, en de schouw duidelijk ook veel mooier is geworden. Vrijwel iedereen is het er over eens dat bij de schouw eigenlijk blokken behoren van hout en met buitenbeslag. Mooie buitenbeslag-blokken zijn jammer genoeg duur, tot zelfs ƒ 200,-- voor een enkel blokje! Daarom is er gezocht naar een manier om ieder die het op prijs stelt toch aan blokken te helpen. We hebben gekozen voor een bouwpakket.
De vorm is bepaald aan de hand van oude blokken en zijn van het type zoals gebruikelijk op jachten en in de grotere maten bij de binnenvaart. Dit houdt in dat het beslag in het hout ligt en de blokken een glad geheel vormen.
De constructie is aangepast aan de technologie van nu.
Vroeger moest men zich behelpen met als materiaal ijzer in plaats van staal. IJzer is zachter dan staal en niet zo sterk. Voor de schijven nam men pokhout, ook wel palmhout. Veel van deze oude blokken hebben dan ook gescheurde of beschadigde schijven. Voor de assen nam men ijzeren pennen. Bij de grotere schijven werden er ijzeren bussen in de schijven gezet om splijten van de schijf te voorkomen bij grotere belasting.

Voor het bouwpakket is gekozen voor en bestaat uit:
- een frame van staal gelast met aangelaste gesmede haak, verzinkt;
- een as van roestvast staal;
- een schijf van tufnol met zeer goede loopeigenschappen op het asje;
- twee essen plankjes voor de wangen;
- essenhout voor de dammen;
- een bouwbeschrijving.

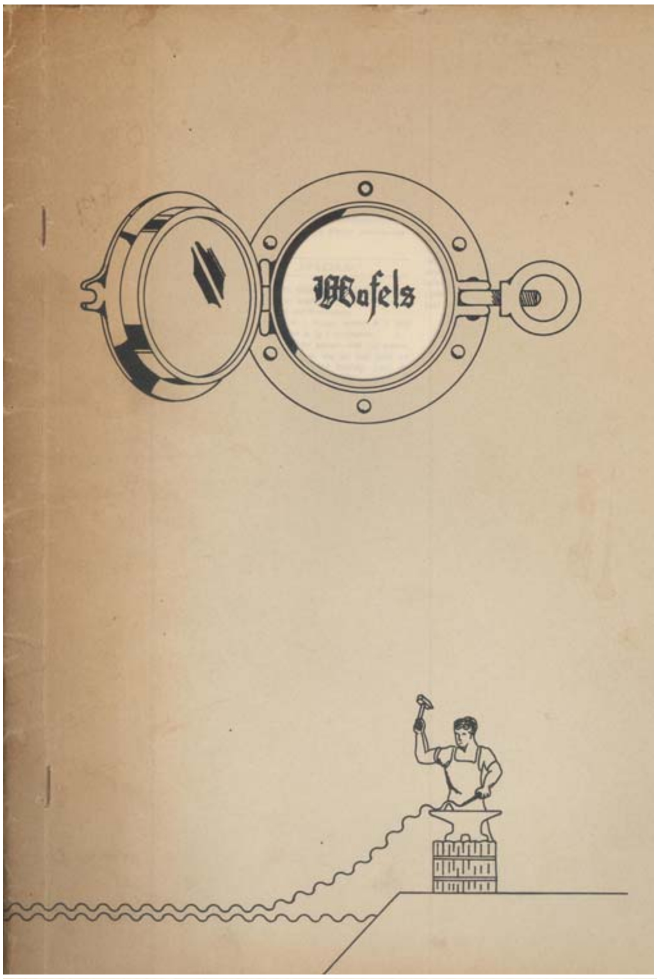
Lijm wordt niet bijgeleverd!

Wat u (of iemand anders uit de groep - misschien een van de ouders?) zelf moet doen is het volgende:
- met een steekbeitel de wangen pas maken in het frame, zodanig dat het hout van de dammen er tussen past;
- de dammen in vorm brengen;
- de wangen en dammen in het frame op elkaar lijmen;
- de buitenkant van het blok op maat en in vorm zagen/steken/vijlen en schuren;
- het asgat boren via de gaten in het frame;
- het blok olieën of lakken;
- schijf aanbrengen, as plaatsen en vastklinken.

Er zijn voor de schouw een paar soorten blokken, uit de lijst kunt u kiezen welke blokken u wilt. Ook kunt u natuurlijk met eentje beginnen om het te proberen.
De prijzen gelden voor 10 mm blokken. Voor grotere en/of andere modellen kunt u het beste even bellen.

Gebruiksaanwijzing voor de Lelieschouw, auteur en tekenaar Henk Bos, januari 1980, http://bds.home.xs4all.nl/lelieschouw/Lelieschouw_handboek.pdf.

De Lelieschouw. Casco, bestek casco, houtwerk, zeilen, beslag, auteur Henk Bos, 1979, http://bds.home.xs4all.nl/lelieschouw/Lelieschouw_bestek.pdf.




**Wafelboek**

Wafels, bundeling van wafelrecepten, een greep recepten uit de kookbibliotheek van mijn vrouw Ge Bos-Thoma aangeboden aan Marijke en Theo Hoogmoed als dank voor het gastvrije onthaal zaterdag 19-12-1981, uitgave 1982, oplage 2 stuks.

**Blokkenboeken**

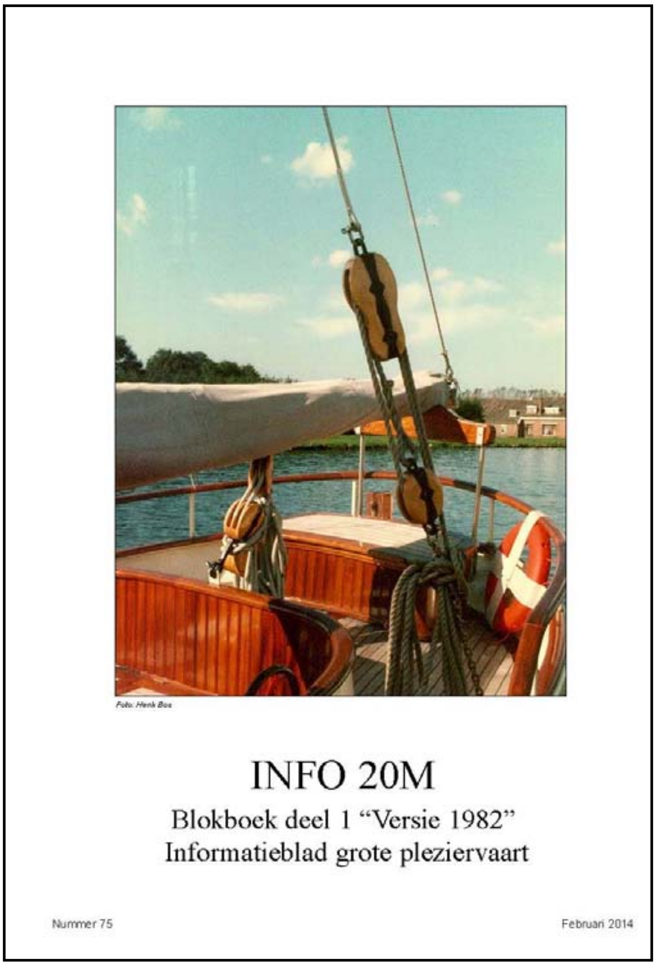
Voorwoord Blokkepoot 1982:

*Goede dokumentatie is bij de restauratie van zeilende bedrijfsvaartuigen onontbeerlijk. Wat aan bestaande literatuur meestal ontbreekt is een zeer precieze om- en beschrijving van het scheepsonderdeel, hoe het in elkaar zit, welke verbindingen zijn toegepast, welke materialen gebruikt worden en welk gereedschap daarvoor nodig is. Laat staan dat de ambachtelijke 'know-how' overgedragen wordt: dat blijft heel vaak het geheim van de smid.*
*De redaktiewerkgroep van de Bokkepoot streeft er dan ook al enkele jaren naar om te komen tot een aantal tijdloze nummers die onze leden als handleiding bij het restaureren kunnen gebruiken. Het 'Onderhouds' nummer 28 was een eerste uiting van dit streven, dat ook aan onze werkgroep Tuigerij en Dokumentatie niet vreemd is.*

*Met het uitbrengen van de B(l)okkenpoot hopen wij vele van onze leden wegwijs te kunnen maken in de wereld van de binnenscheepvaartblokken. Aan auteur Henk Bos zal het niet liggen als onze schepen niet uitgerust worden met ambachtelijke zelfbouwblokken van de juiste maat, het juiste materiaal, doorgeschoren met passende lijnen en draden en gebruikt voor dat doel, waarvoor zij in de loop der jaren in de handen van de blokkenmaker uitgegroeid*

*Links en onder: voorzijde en een deel van de achterzijde van het Wafelboek uit 1982. Alles getekend door Henk Bos. Het schip stelt natuurlijk een tjalk voor, Margeja is een motorzeilvlet en geen tjalk... (EC)*






*zijn tot de huidige vorm en constructie. Naast veel dank aan de auteur ook veel dank aan allen, die het tot stand komen van deze uitgave mogelijk maakten.*
*Rest nog één opmerking / verzoek: deze B(l)okkenpoot ontvangt u allen losbladig om de kosten te drukken.*
*Wilt u zelf b.v. de lijmkwast, nietmachine of een gekocht ruggetje ter hand nemen om de bladzijden in de juiste volgorde te houden? Veel lees- en maakplezier.*
*Jaap Duijvetter*

Recensie in de Bokkepoot eind 1984:
*Blokkepoot, door Henk Bos. Speciale Bokkepootuitgave van de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Zeilend Bedrijfsvaartuig. Geen jaartal, maar uitgekomen in september/oktober 1982. Niet in de handel.*
*Géén exemplaren meer voorradig.*
*Voor de restaurateur en/of doe-hetzelver pur-sang.*
*Dit boekje is een komplete verhandeling over houten, stalen, touw- zowel als staaldraadblokken. Met andere woorden, dit boekje legt haarfijn uit hoe je zelf alle blokken die je nodig hebt kunt maken. Zeer aan te bevelen ware het niet dat er géén exemplaren meer te krijgen zijn.*

Al in de zomer van 1982 schreef Henk Bos het eerste verhaal over blokken als 'Blokkepoot' voor de 'Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historische Bedrijfsvaartuig' (LVBHB), toen nog 'Vereniging Het Zeilend Bedrijfsvaartuig'. Na rijp beraad heeft hij besloten het verhaal voor een groter publiek beschikbaar te stellen en er nog twee delen aan vast te knopen, zodat er straks vier delen van Info20M over blokken gaan. Info20M is het 'informatieblad grote pleziervaart'.

De vier delen over blokken worden:
· Het Blokboek (Blokkepoot 41b) (Info_75)
· Reviseren van een serie binnenbeslagblokken (Info_47)
· Meten aan blokken. (Info_77)
· Rekenen aan blokken. (Info_79)
Alle edities van Info20M zijn hier te vinden en te downloaden.

Info20m nummer 75, Blokkenboek deel 1, heruitgave van de Blokkenpoot, Nederlandstalig, februari 2014, auteur Henk Bos,
http://bosq.home.xs4all.nl/info%2020m/info_20m-75.pdf.

Info20m nummer 47, Blokkenboek deel 2, Reviseren van blokken, Nederlandstalig, november 2009, auteur Henk Bos, http://bosq.home.xs4all.nl/info%2020m/info_20M-47.pdf.

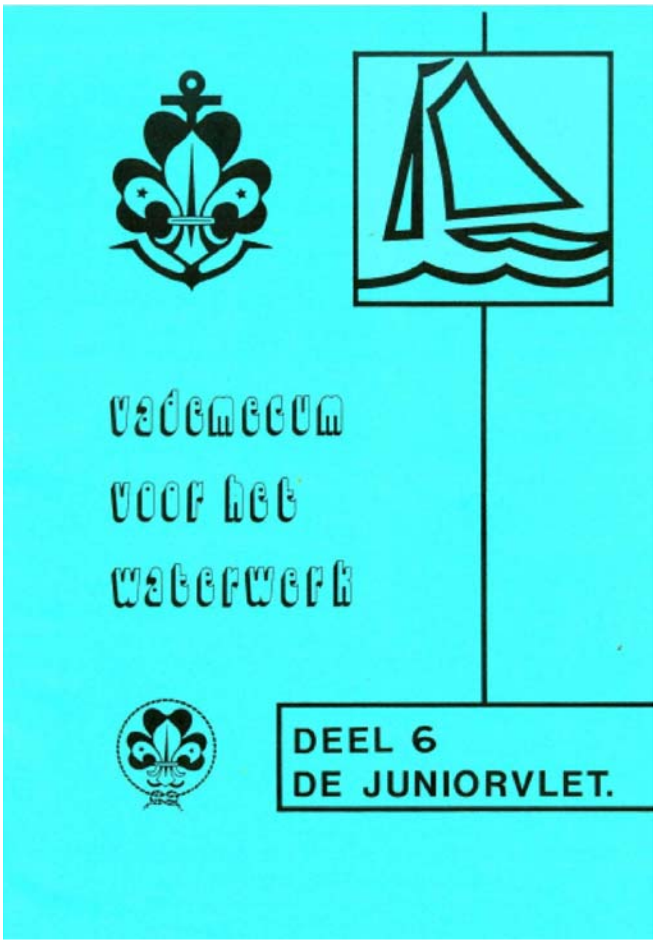
Info20m nummer 77, Blokkenboek deel 3, Meten aan blokken, Nederlandstalig, juni 2014, auteur Henk Bos,
http://bosq.home.xs4all.nl/info%2020m/info_20m-77.pdf.

Info20m nummer 79, Blokkenboek deel 4, Rekenen aan blokken, augustus - september 2014, auteur Henk Bos, de allerlaatste publicatie die Henk nog heeft gepubliceerd,
http://bosq.home.xs4all.nl/info%2020m/info_20m-79.pdf.

**De Juniorvlet**

Publicaties over de Juniorvlet van onze website:

De Juniorvlet, Vademecum voor het waterwerk deel 6, mei 1986, Nederlandstalig,



http://bds.home.xs4all.nl/juniorvlet/juniorvlet.pdf.
De 70 pagina's A4 bevatten:
* Een stukje geschiedenis
* Technische beschrijving van het casco
* Ontwerpgegevens
* Het bouwen van een casco
* Materiaallijst
* Tekeningen van de onderdelen
* Het maken van het houtwerk
* Tuiglijst en technische beschrijving van de zeilen.

In de Landelijke Admiraliteitsvergadering van oktober 1983 in Utrecht is het model geaccepteerd en op 6 januari 1984 is het model overgenomen door Scouting Nederland.




Varen met de Juniorvlet, voorjaar 1996, http://bds.home.xs4all.nl/juniorvlet/Varen_met_de_Juniorvlet.pdf. Met deze brochure wil de Landelijke Admiraliteit aandacht vragen voor 'de Juniorvlet' die nog niet de bekendheid heeft gekregen die het eigenlijk verdient.
Een heel geschikt en leuk scheepje voor degenen die nog niet 'groot en sterk genoeg' zijn om met de Lelievlet het water op te gaan, zoals de junior-zeeverkenners.
Een scheepje waar de jeugd zich snel in thuis voelt en al vlug zelf het roer in handen kan nemen.

Model Juniorvlet, ontwerp en realisatie Henk Bos, 1985, http://bds.home.xs4all.nl/juniorvlet/Model%20Juniorvlet.pdf. Het maken van een scheepsmodel is een leuke ervaring voor jong en oud en is gelijktijdig een mogelijkheid om eens kennis te maken met techniek. De bijbehorende tekeningen op A3 kunnen rechtstreeks op dun metaal (blik) geplakt en uitgeknipt worden.




Na een middag solderen heeft u de basis voor een model wat naar believen verfijnd kan worden.
Bevat:
* Het knippen van blik
* Solderen
* Het maken van het casco
* Het maken van de zwaardkast
* Zwaardkast en wrangen plaatsen
* Invullen van de details
* Houtwerk voor het model
* Het maken van het zeil

Fotoserie Juniorvlet, foto's Henk en Ge Bos-Thoma, http://bds.home.xs4all.nl/juniorvlet/page_01.htm.
Fotoserie over het bouwen van het 1e exemplaar op de Bestemerberg te Ommen in september 1983.
Toon Reynen, Ge Butter, Willem Hilbers, Joep Brasser en Henk Bos nemen de uitdaging aan en bouwen de Juniorvlet in 3 dagen.

**De Hollandse Boot**

De Hollandse Boot, zie speciale bokkepoot nummer 62.

Fotoserie Hollandse boot, foto's Henk, Janneke en Ge Bos-Thoma, http://bds.home.xs4all.nl/hollboot/page_01.htm.
Fotoserie over het bouwen van de eerste 2 Hollandse boten naar ontwerp van Henk Bos, bouwuitvoering Greet en Wim de Ruijter, Henk Bos en Ge Bos-Thoma.

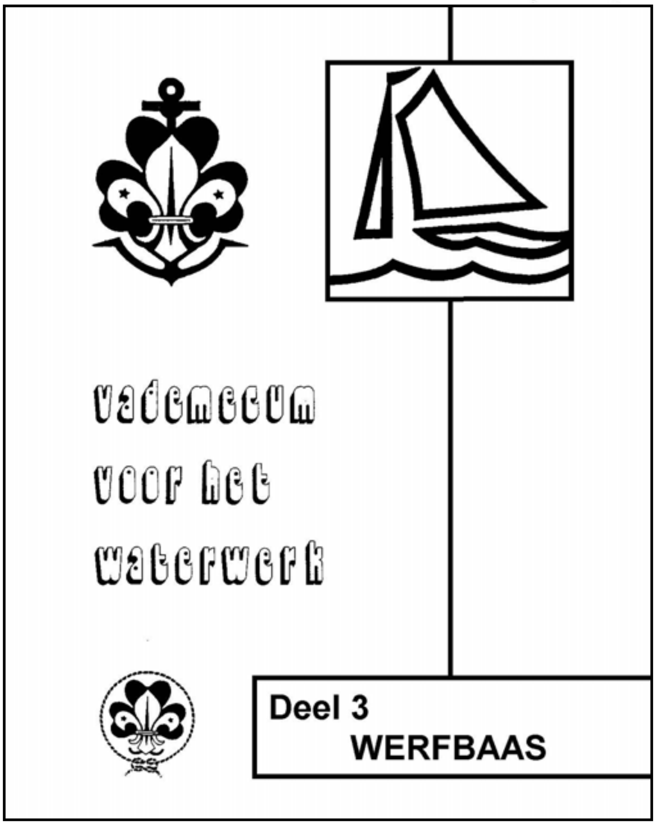
**Bijbotenpoot**

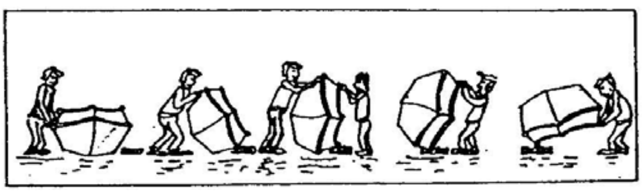
In 1986 kwam weer een speciaal nummer over bijboten uit, waarin het bouwen van een stalen Hollandse Boot en de Juniorvlet minutieus door Henk Bos wordt beschreven.
Van het tekenen van bet scheepje tot en met het naaien van de zeilen. (BP 62)

**Werfbaas**

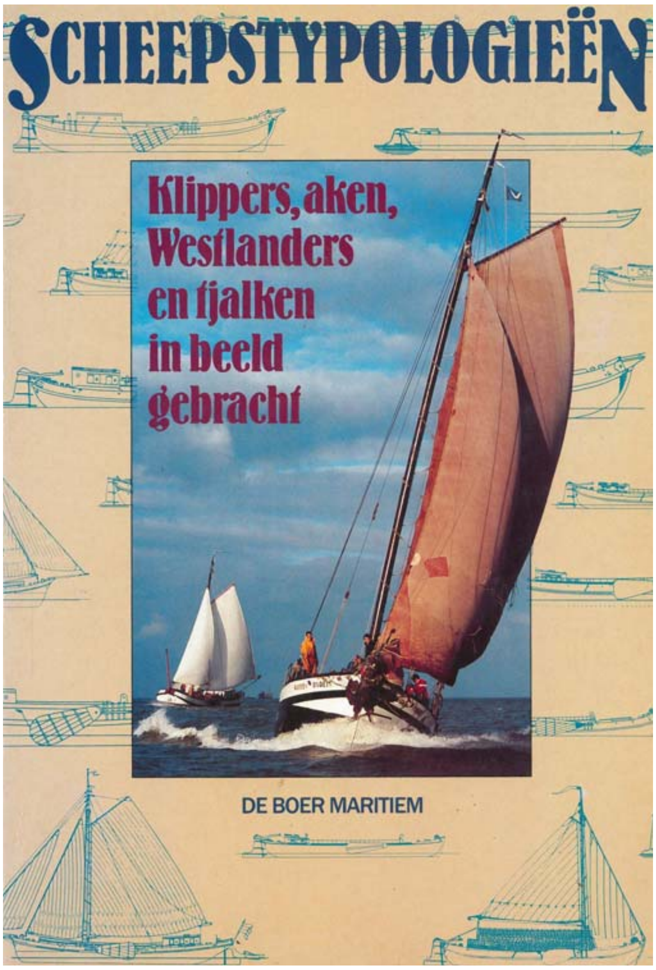
Vademecum voor het waterwerk, deel 3, werfbaas, geheel opnieuw ingetypt omdat het niet leesbaar was, auteur en tekenaar Henk Bos, 1986, http://bds.home.xs4all.nl/werfbaas/werfbaas.pdf.



*Tekening uit het Vademecum voor het Waterwerk, deel 3, Werfbaas. Het draaien van een Lelievlet (EC)*




**Scheepstypologieën**

Scheepstypologieën. Klippers, Aken, Westlanders, en Tjalken in beeld gebracht, boek, De Boer Maritiem, door Werkgroep Tuigerij en Documentatie e.v.a., samenstelling en coördinatie Floris Hin, Henk Bos is auteur van het hoofdstuk Tjalkachtige schepen uit Groningen en het hoofdstuk Steilsteven, luxe motor en Friese maatkast, ISBN 90-269,4496-9, NUGI 465, februari 1988, Unieboek Houten.

Scheepstypologieën
Klippers, Aken, Westlanders, Steile stevens en Tjalken in beeld gebracht Hin, Floris: 1988 Amsterdam, softcover 125 blz. Over de diverse types, de bouw, de achtergronden en het gebruik. Veel informatie en vele detailafbeeldingen middels foto's en illustraties ISBN 9026944969.

Voorwoord Scheepstypologieën

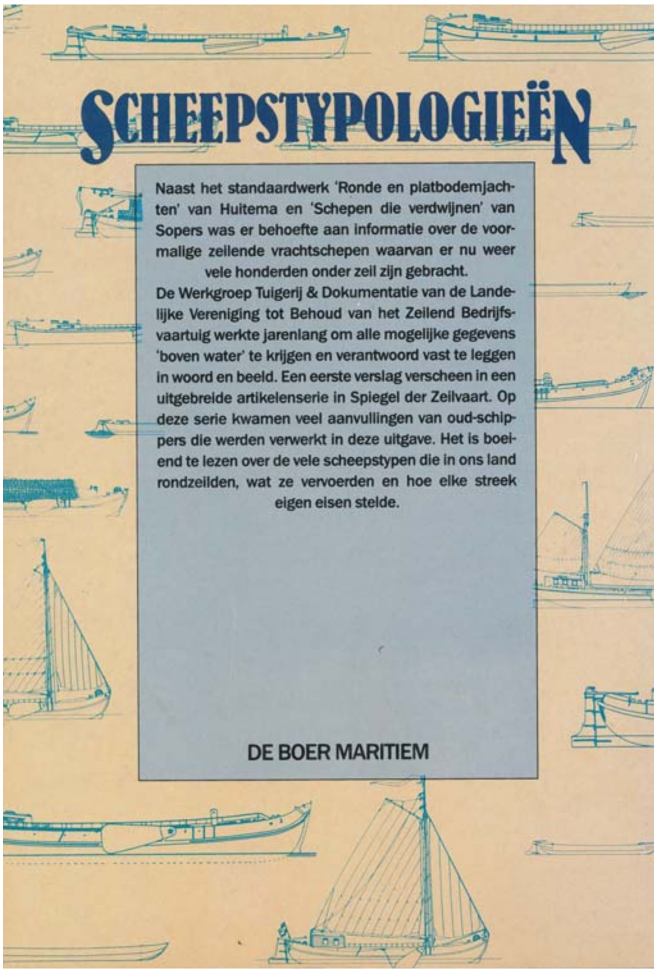
*Scheepstypologieën voorwoord*

*Tijdens het verzamelen en verwerken van scheepsgegevens van heden ten dage nog zeilende, voormalige binnenvaart-schepen stelde de Werkgroep Tuigerij & Dokumentatie van de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Zeilend Bedrijfsvaartuig een aantal typologieën samen.*
*Te zamen vormen zij de inhoud van dit boek. De tekst, die bestaat uit uitgebreide beschrijvingen van de aak (A), klipper (B), tjalk (C), steilsteven (D) en Westlander (E), is samengesteld met de kennis en mogelijkheden die in de werkgroep aanwezig waren.*

*De beschrijvingen zijn niet gelijkvormig van opbouw en niveau. Dit komt doordat de diverse auteurs het onderwerp ieder op hun eigen manier hebben benaderd en de een meer in staat was onderzoek te plegen dan de ander.*

*De opzet van deze publikatie is u, lezers, te stimuleren eveneens in de materie te duiken en ons te informeren, of zelf tot publikaties te komen. En hoewel wij weten dat de afleveringen ten opzichte van elkaar misschien ietwat onevenwichtig zijn, voelen wij ons in deze bedoeling gesterkt door het feit dat in het begin van de jaren zestig het boek Ronde en platbodemjachten van T. Huitema werd uitgegeven. 0ok in zijn boek zijn diverse hoofdstukken onevenwichtig van inhoud, niveau en opbouw, maar het is in de loop der jaren uitgegroeid tot een standaardwerk voor de bestudering en de restauratie van de ronde en platbodemjachten, en eind 1987 uitgekomen in een zesde herziene en aangevulde druk.*

*Achter in het boek vindt u een verklarende woordenlijst, waarin de typische zeilvaarttermen nog eens beknopt worden uitgelegd. Tevens zullen wij u hier vertellen welke literatuur en bronnen ons geholpen hebben; u zult ontdekken dat hieronder vele oude boeken vermeld worden die niet meer in de boekhandel verkrijgbaar zijn, maar alleen nog tweedehands of antiquarisch. Veelal zijn deze boekwerken nog wel in de musea en universiteits-bibliotheken of openbare bibliotheken ter inzage.*
*Na deze literatuuropgave zullen wij tevens een verantwoording geven wie de afbeeldingen maakten of leverden.*




*De meeste hoofdstukken verschenen reeds eerder in de nummers 1986-1,2,3,4 (I), 5 (11), 6 (111), 7 (IV), 8,10 en 1987-1 van Spiegel der Zeilvaart. In deze uitgave geven we echter een geheel nieuwe versie van het akenverhaal en een compleet nieuw hoofdstuk over de steilstevens en de luxe-motor. Ook is de bibliografie (aan het einde van het boek) aangepast aan de mogelijkheden tot aankoop op dit moment. Tot slot willen wij naar voren brengen dat wij hopen op veel reacties en commentaar; maar ook vragen, die gericht kunnen worden aan Floris Hin.*

*Amsterdam, februari 1988*

**Spiegel der Zeilvaart**

*In het register, dat na elk nummer wordt bijgewerkt en dat je kunt vinden op www.ssrp.nl onder index vind ik artikelen van Henk Bos:*
*1986.4 pag 16 Scheepstypologieën deel 4*
*1986.5 deel 5*
*1986.6 deel 6*
*1986.7 deel 7*
*1987.4 Hollandse boot, deel 2*
*1987. 8 Hollandse boot deel 3.*
*Dat was het. Maar kijk het zelf ook even na, want het klopt niet altijd helemaal, het blijft mensenwerk.*
*Ik vond in 1983.6 pag. 12 nog een artikel over Trekken en jagen deel 1 en in 1983.7 pag. 17 deel 2.*

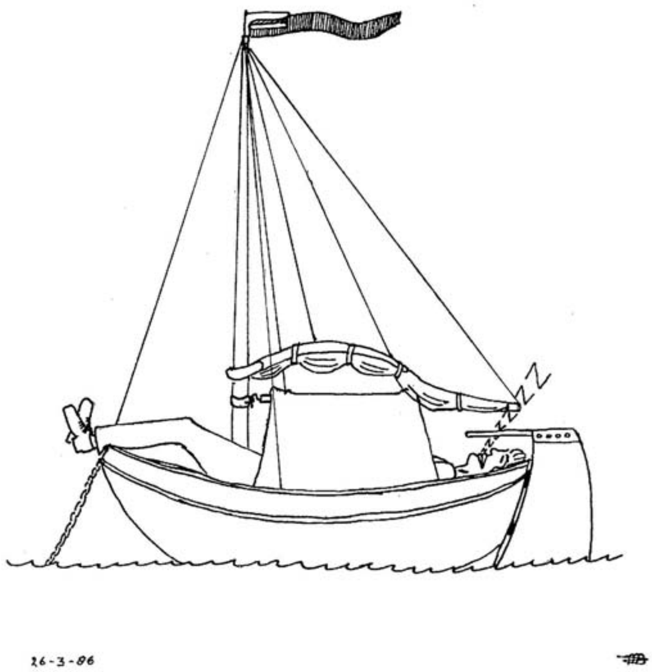
*Succes en groet*
*Wim de Bruijn, Spiegel der Zeilvaart*

**M3-blad**

M3 bladen, 3 maandelijks periodiek voor geregistreerde wachtschepen, uitgever Henk Bos en Joep Brasser, typewerk Janneke Bos en Ge Bos-Thoma, nummer 1 (1988) t/m 21 (1995), voorloper van het Info20m blad, special M3-14 over accu's, special M3-16 over de buitenboordmotor en special M3-19 over veiligheid op en rond het water, http://bds.home.xs4all.nl/m3-index.htm. Nummer 21 is niet te downloaden.



# DE REDACTIE




*Tekening van Marijke Bos uit het M3-blad nummer 11 (EC)*

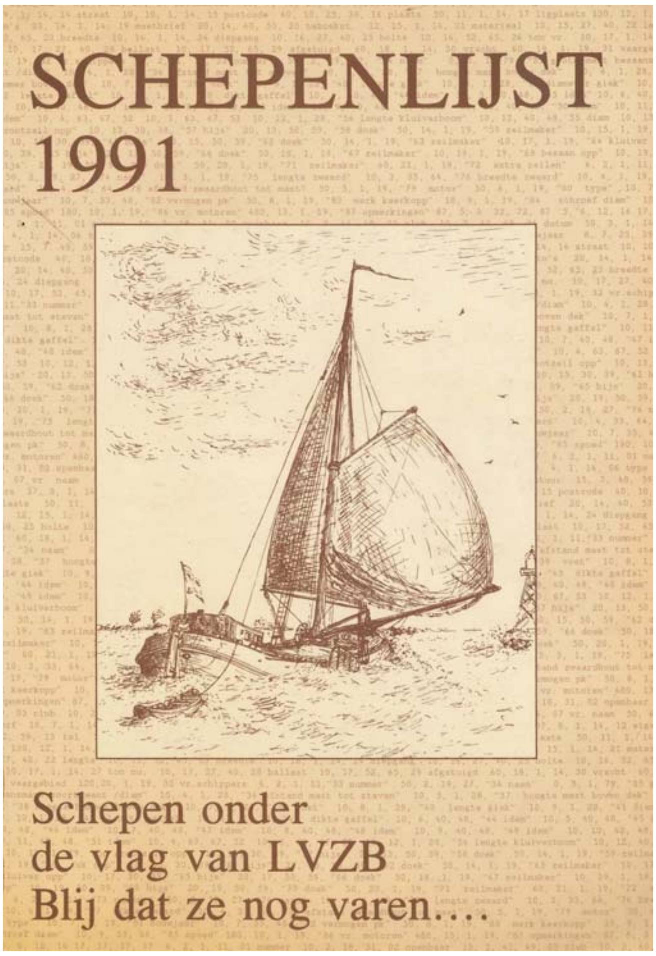
*M3-blad nummer 1 voorwoord*

*Het is met enige aarzeling dat ik mij er toe zet, hier uiteen te zetten wat de beweegredenen zijn een M3-blad te maken. Er is al geruime tijd geen aandacht of begeleiding geweest voor de groepen met een wachtschip. Al sinds de tijd dat de voorstellen i.v.m. het binnenvaartbesluit zijn gemaakt is het stil geweest. Steeds weer worden er door groepen wachtschepen aangeschaft en deze gaan hun gang.*
*Maken alle fouten en vallen in alle kuilen waar wij ook al geweest zijn. Volgens mij is dat niet nodig binnen onze vereniging. Er zijn genoeg mensen aanwezig met veel en sommige met erg veel ervaring. Ervaring die we hard nodig hebben en goed kunnen gebruiken.*
*Het blad wat u nu voor u ziet kan misschien aan de behoefte voldoen. We willen dan ook graag de gelegenheid geven aan ieder die iets wil vragen of iets door wil geven aan anderen. We maken er graag ruimte voor.*
*Volgens de plannen willen we 4 keer per jaar uitkomen met een nummer. En wel aan het eind van de maanden februari, mei, augustus en november. Naast het colofon, voorwoord en inhoud hadden we de volgende rubrieken gedacht:*
*- nautisch, o.a. het hoe en het wat over het varen*
*- technisch, trucs en tips in het technische vlak*
*- wetten en reglementen, uitleg en verklaring*
*- verhalen en berichten van en voor elkaar*
*- gelezen in: voor ons interessante zaken gelezen in de bladen*
*- in 't kort berichten of mededelingen van bv: S.I (scheepvaart inspectie) en waterpolitie*
*- vraag en aanbod zaken die we over hebben of lopen te zoeken*

*Onderwerpen genoeg en mogelijkheden genoeg. Het is dus aan u, ons te motiveren en te stimuleren. We kunnen er allemaal profijt van hebben! Het M3-blad wordt kosteloos aan de groepen met een in ons register voorkomend wachtschip gezonden. Per groep zijn er 2 stuks beschikbaar. Bv. één voor het archief en één om te rouleren.*
*De informatie is bedoeld voor degene welke met het schip vaart, dus de schipper in de praktijk.*

*Henk Bos*

**Schepenlijst 1991**




Schepenlijst 1991, schepen onder de vlag van LVZB, blij dat ze nog varen, boek, samenstelling, layout en redactie Henk Bos, mede mogelijk gemaakt door de Stichting Komitee voor de Zomerzegel, uitgave van de Landelijke Vereniging tot behoud van het Zeilend Bedrijfsvaartuig "Het Varend Museumschip", softcover 188 blz., met gegevens over de schepen, met foto's, zomer 1991.

Aankondigingstekst scheepsgegevens Schepenlijst 1991

*SCHEPENBESTAND*

*Al vele jaren wordt er binnen onze vereniging gesproken en geschreven over de schepenlijst. In 1979 is het boekje 'Het Aloude Schip' door de vereniging uitgegeven terwijl het in 1985 een vervolg kreeg door het uitbrengen van een herziene uitgave op A4 formaat. Nu in 1988 heeft het bestuur samen met de werkgroep Tuigerij het plan opgevat een vernieuwde versie van het Schepenbestand uit te geven.*

*Het voorstel is als volgt uitgewerkt:*
*- De eigenaren van schepen waarvan er gegevens bekend zijn bij de werkgroep, hebben bij de uitnodiging voor de voorjaarsvergadering een uitgeprinte lijst met hun gegevens aangetroffen. Onjuistheden of aanvullingen kunnen op de lijst aangebracht worden en naar het er onderstaande adres geretourneerd worden. De correctie's worden dan verwerkt in het bestand.*
*- Om ieder de gelegenheid te geven mee te werken, is in deze BOKKEPOOT een formulier met een toelichting opgenomen welke naar het er op vermelde adres verzonden kan worden.*

*SBASE*
*De schepenlijsten vormen samen met andere een gegevensbestand van ca 2000 schepen. Het bestand kan geraadpleegd worden om antwoord te kunnen geven op vragen. Veel vragen worden er gesteld door mensen die bezig zijn met het restaureren of onder zeil brengen van een voormalig zeilend bedrijfsvaartuig.*
*Het bestand is voor velen dan ook een bron van gegevens, zowel technisch als historisch.*
*Ook de gegevens van de motor zijn belangrijk, zeker als het een oude motor is. Er is een grote hoeveelheid gegevens over oude motoren verzameld (gebruiksaanwijzingen; onderdeel-lijsten), waarmee eigenaars van deze motoren zeer goed geholpen zouden kunnen worden.*
*De werkgroep Oude Motoren is hier zeer druk mee bezig.*

*De 'SBASE' wordt aangevuld met een fotoarchief (meer dan 13.000) waarin vele scheepstypes aanwezig zijn. Het fotoarchief wordt dan ook veelvuldig geraadpleegd o.a. door musea, welke met restauraties bezig zijn, vanwege de ver doorgevoerde detailering. In het gegevensbestand zijn de gegevens van ca 220 leden van onze vereniging aanwezig.*

*OPENBAAR*
*De gegevens zijn al gedurende vele jaren verzameld en openbaar. In principe kan iedereen geholpen worden met de gegevens, terwijl ook een ieder gevraagd wordt, ook hun gegevens ter beschikking te stellen. In het bestand is een kolom 'openbaar' aangebracht om de gegevens af te schermen voor extern gebruik. Bij invullen van 'Nee' in deze kolom komen de gegevens niet voor externe publicatie beschikbaar.*

*UITGAVE*
*We gaan er van uit dat in augustus alle correcties en aanvullingen binnen zijn zodat de lijsten van de verenigingsleden begin september geprint kunnen worden. De vereniging kan dan daarna overgaan tot uitgave.*

Bovenstaande tekst komt uit 1988. De uiteindelijke versie was in 1991 pas klaar... (o.a. door gebrek aan geld).

*Voorwoord Schepenlijst 1991*

*De eerste schepenlijst van de "Landelijke Vereniging tot Behoud van het Zeilend Bedrijfsvaartuig" (LVZB): "Het Aloude Schip in 1979", is welhaast een 'collectors item' geworden. Een overzicht met getallen in tabelvorm,*

```
        Naam schip:

01 nummer:          02 tekst:          03 club:          datum.
06 type      :
07 vr. naam  :
08 werf      :
09 bouwjaar  :          10 openbaar :
11 eigenaar  :
12 adres     :
13 postcode  :          14 plaats   :
15 ligplaats:
16 no foto's:

18 meetbrief:                     19 teboekst.:
20 materiaal:           21 lengte   :          22 breedte  :
23 diepgang  :          24 holte    :          25 ton vr.  :
26 ton nu.   :          27 ballast  :          28 afgetuigd:
29 vracht    :
30 vaargebied  :
31 vr.schippers:

          GROTE MAST                 BEZAAN              Soort want/diam
03 afstand mast tot steven:          11 idem:            19:
04   hoogte mast boven dek:          12 idem:            20:
05 hoogte hommer boven dek:          13 idem:
06                    voet:          14 idem:
07             lengte giek:          15 idem:
08           diameter giek:          16 idem:
09           lengte gaffel:          17 idem:
10            dikte gaffel:          18 idem:
21     lengte kluiverboom:           22 diam:
23 grootzeil opp :        24 hijs :          25 doek :
26     zeilmaker :
27       fok opp :        28 hijs :          29 doek :
30     zeilmaker :
31   kluiver opp :        32 hijs :          33 doek :
34     zeilmaker :
35    bezaan opp :        36 hijs :          37 doek :
38     zeilmaker :
39 exstra zeilen :

03      lengte zwaard:                   04 breedte zwaard:
05       dikte zwaard:          06 afstand zwaardbout tot mast:

08              motor:
09               type:
10           bouwjaar:
11        vermogen pk:
12      merk keerkopp:
13       schroef diam:          14 spoed:
15   vroegere motoren:

17 wijzigingen:


20 opmerkingen:
```

*Invulformulier van SBASE voor de Schepenlijst 1991 (EC)*

*van schepen die toebehoorden aan leden van een vereniging die nog niet zo lang bestond en die zeer matig in de slappe was zat. Voor de kenners was toen al duidelijk dat in al die getallen veel historische informatie lag besloten en dat het waardevolle gegevens en richtlijnen waren voor mensen met restauratie-plannen.*
*Het publiceren van een "volledig herziene en algeheel verbeterde versie" is sindsdien een vurige wens geweest van de Werkgroep. Het heeft al die tijd een vrome wens moeten blijven vanwege de kosten van zo'n nieuwe uitgave.*
*Maar ook het opknappen van een schip vereist een lange adem.*

*Dankzij een subsidie van de stichting 'Komitee voor de Zomerzegel', aangevuld met de reeds jaren bestaande financiële reservering van de LVZB, was in de loop van 1990 voldoende geld aanwezig om de voorbereiding van deze schepenlijst voortvarend ter hand te nemen.*
*Veel aandacht is uiteraard besteed aan het (opnieuw) verzamelen en up to date brengen van de scheepsgegevens. Daarenboven is het een gouden greep gebleken, de leden nadrukkelijk te vragen om verhalen en afbeeldingen van hun schip. Velen zijn daarop ingegaan. Daarmee hebben wij een belangrijk doel bereikt, namelijk het kijk- en leesbaar houden van deze verzameling gegevens voor en van leden. De bonte verzameling persoonlijke verhalen, houdt naar ons idee de aandacht vast en biedt een welkome afwisseling met de noodzakelijke opsomming van gegevens. Geschiedenissen die rechtstreeks afkomstig zijn van de mensen die er bewust voor hebben gekozen in de weer te zijn met oude bedrijfsvaartuigen, geven inhoud aan het begrip 'historie'. Het zijn mensen die deze historie maken*

*en het geeft de noodzakelijke meerwaarde aan het in de vaart houden en restaureren van oude schepen.*

*Kijken naar schepen is het begin van elke restauratie en met deze schepenlijst heeft u zo'n 240 schepen bij elkaar. Op type gesorteerd en met een schat aan technische gegevens achterin. Er is zeer bewust voor gekozen naam en adres van de eigenaar op te nemen, deze heeft daarin toegestemd. Interesseert een schip u dermate dat u meer wilt weten, dan is er gelegenheid contact op te nemen. Dit bevordert, behalve de onderlinge gezelligheid, ongetwijfeld de kwaliteit van restauraties, want er is veel van elkaar te leren. Van de 400 LVZB-leden met een schip, hebben uiteindelijk 240 eigenaren gereageerd.*
*Een aantal dat ons tevreden stelt, in aanmerking nemend dat veel mensen deze schepenlijst blijken te verwarren met het 'register' van de vereniging. (Het register is een lijst waarop schepen worden toegelaten nadat een schouwing positief is uitgevallen.) De werkgroep meent dat het casco van een oud bedrijfsvaartuig het uitgangspunt vormt voor behoud, zelfs wanneer dit is vermomd als woonark.*
*Veel schepen die nu weer trots rondvaren, zijn destijds als halfvergane roestbak aangetroffen door de huidige schipper.*

*Naar schatting zijn er in Nederland een duizendtal varende oude schepen en een minstens even groot aantal 'verstopte' casco's. In dat licht bezien lijkt het aantal van 240 schepen in deze schepenlijst gering. De kunst is echter om de gegevens te krijgen en daarom kunnen wij stellen dat deze gegevensbron voor oude bedrijfsvaartuigen, uniek is voor Nederland. Behoudsorganisaties in diverse andere landen publiceren, bij een aanmerkelijk geringer aantal schepen, al jaren soortgelijke lijsten. Met dit boek is daarom een hiaat gevuld. Voor iedereen die geïnteresseerd is in historische scheepvaart, als mede voor degenen die dagelijks bezig zijn met het restaureren en tuigen van schepen, is nu een schat aan gedetailleerde informatie voorhanden.*
*De algemene kenmerken van de in deze uitgave onderscheiden scheepstypes, zijn door de werkgroep gepubliceerd in "Scheepstypologieën", uitgegeven bij De Boer Maritiem/Unieboek in 1988.*
*Naar ons idee vormt dit boek eigenlijk een geheel met deze schepenlijst en misschien zal ooit een, nieuwe, gecombineerde uitgave verwezenlijkt kunnen worden.*

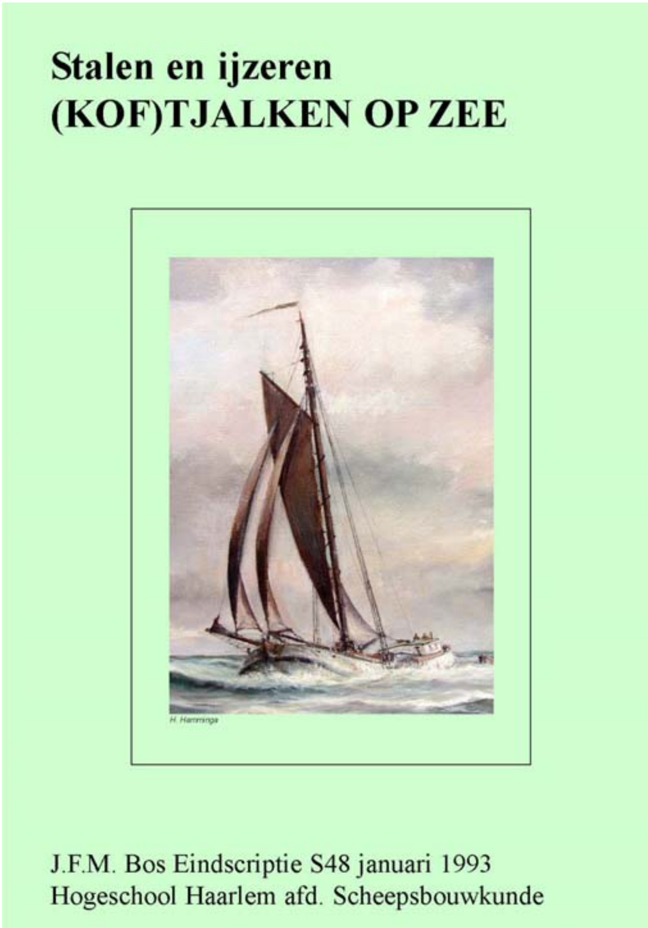
*In het hierna volgende "Ten Geleide", wordt voor de liefhebbers iets verteld over de computertechnische achtergronden van de gegevensbestanden. De meeste gegevens zijn ondergebracht in 'velden' en het aardige daarvan is dat al deze velden gecombineerd kunnen worden. Er kunnen zoekopdrachten worden uitgevoerd, bijvoorbeeld: geef een lijst van alle schepen die zijn gebouwd bij Boot in Vrijenban.*
*Of: geef aan welke klippers daar zijn gebouwd.*
*Maar er kan ook met gegevens worden gerekend en er kunnen statistische bewerkingen worden uitgevoerd.*
*Het ET-getal (van Erick Takes) is daarvan een voorbeeld.*
*Als u zou willen weten welk verband er voor tjalken bestaat tussen dikte van de mastvoet en lengte/breedte verhouding van de romp, kan dat ook. Kortom elke bedenkbare combinatie van gegevens, kan de computer snel voor u maken. Dat dergelijke rekenarij interessante conclusies kan opleveren omtrent oude schepen, zal duidelijk zijn.*
*Zonder computer, en met het doorbladeren van de tabellen achterin, komt u natuurlijk ook een heel eind.*

*Wij hopen dat er van deze uitgave een stimulans zal uitgaan naar mensen die, op welke manier dan ook, betrokken zijn bij de oude bedrijfsvaartuigen. Dat de leden sneller naar elkaar toe durven stappen voor informatie, maar ook dat men wat meer bekend wordt met het werk van de werkgroep Tuigerij en Documentatie.*

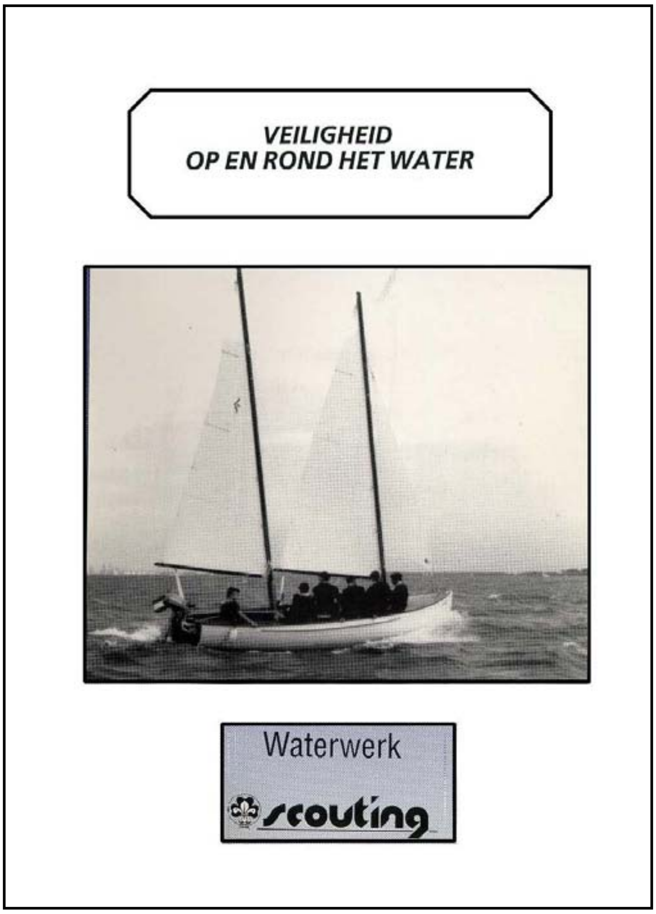
*Ter afsluiting willen we Floris Hin bedanken voor zijn stimulerende rol en visie gedurende de afgelopen jaren en de familie Bos voor hun tomeloze inzet, vasthoudendheid en computerkunde. Het slopende weekend in april zullen we nooit vergeten. Dank voor de Zomerzegel-subsidie en voor het gespaarde verenigingsgeld, want anders was het er toch weer niet van gekomen. Veel nuttig leesplezier!*

*Werkgroep 'Tuigerij en Documentatie'*
*Heemskerk/Stampersgat, april/mei 1991*

**Stalen en ijzeren (kof)tjalken op zee**




Stalen en ijzeren (kof)tjalken op zee, eindscriptie S48, januari 1993, afstudeerboek J.F.M. Bos, Hogeschool Haarlem afd. Scheepsbouwkunde, programmeren t.b.v. analyses Henk Bos, 1e druk 250 stuks, 2e druk 500 stuks, digitalisering Henk Bos, http://bds.home.xs4all.nl/info_artikel/Koftjalken_op_zee-JFM_Bos.pdf.




*Voorzijde van het boekje Veiligheid op en rond het water.*
*Op de foto de Explorer, een houtepoxy tweemaster ontworpen voor Scouting door Jaap Kramer (EC)*

**Veiligheid op en rond het water**

Veiligheid op en rond het water, auteur Janneke Bos, layout Henk Bos, 1993, oorspronkelijk geschreven voor M3 blad nummer 19, daarna als apart boekje uitgegeven, http://bds.home.xs4all.nl/werfbaas/veiligheid_op_en_rond_het_water.pdf.

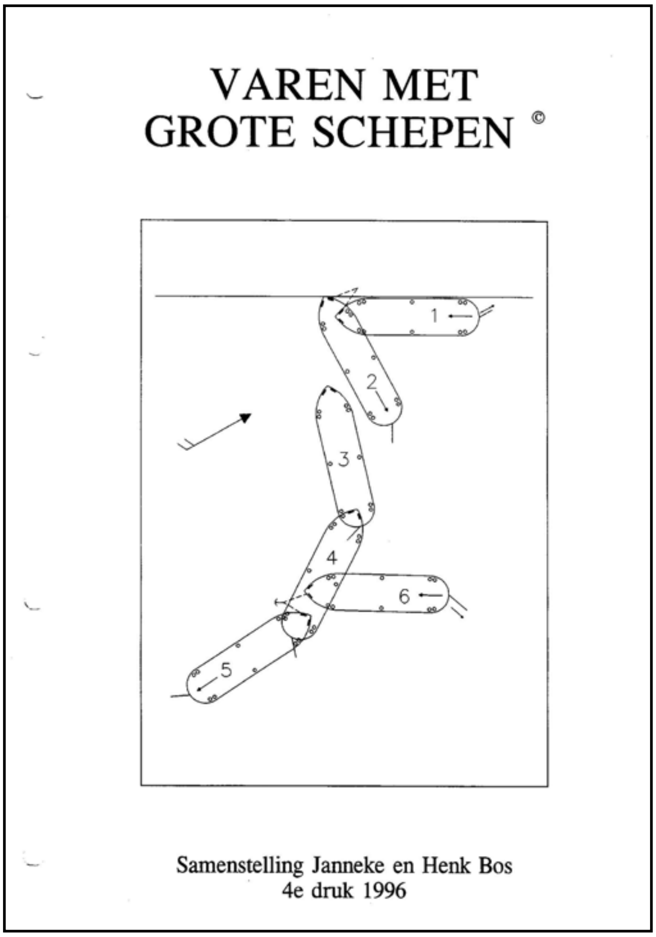
**VR-THEO**
Software, ontwerp en samenstelling inclusief programmering Henk Bos en Janneke Bos. Meerkeuzevragen ten behoeve van het zeilen binnen Scouting, 1994.

**Varen met grote schepen**

Varen met grote schepen, boek, samenstelling Janneke en Henk Bos, Heemskerk, Expertisebureau Bos, ISBN 90-75793-01-4 losbladig, NUGI 465, november 1995, digitalisering, http://bds.home.xs4all.nl/vmgs1996.htm.

Varen met grote schepen, oorspronkelijk "Vademecum voor het waterwerk deel 13" en de eerste 3 versies zijn geschreven door Henk Bos. De cursussen werden gegeven op de Groninger zeetjalk Linquenda. In 1996 zijn door Henk en Janneke Bos diverse cursussen georganiseerd om leden van Scouting en de LVBHB te leren omgaan met grote schepen.





Hendrik Bos en Janna de Boer

# Index op de familie BOS

*Uitgegeven ter gelegenheid van*
*25 jarig huwelijksfeest van Jan en Silvia Bos*
*April 1998*

**Bossenboek 1998**

Index op de familie Bos, eerste Bossenboek, uitgegeven ter gelegenheid van het 25-jarig huwelijksfeest van Jan en Silvia Bos, april 1998. Samenstelling en uitgave Henk en Ge Bos, beperkte familieoplage.

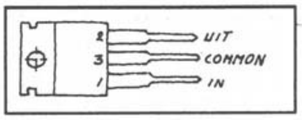
**Bootbits**

Diverse artikelen in Bootbits, het papieren (en later digitale) blad van de HCC Watersport Gebruikers Groep. Tekeningen en tekst door Henk Bos.

Hieronder is een artikel afgebeeld over houten batterijen, een praktische manier om niet steeds batterijen te wisselen (en weer alle gegevens weg zijn) maar deze continu op 12 Volt aan te sluiten. Artikel uit juli 1998.

*Onder: Bootbits artikel van Henk Bos over houten batterijen, een manier om een weerstation niet op batterijen maar op 12 Volt voor lange tijd op boordspanning te laten werken.*
*Het laatste stukje tekst op blz. 8 hieronder (EC)*

componenten getekend op een stukje formica. Gaatjes geboord zodat de componenten er doorheen gestoken kunnen worden. De draadjes worden aan de achterkant richting volgend component gebogen en daaraan gesoldeerd.



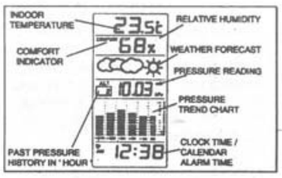

Het geeft een resultaat met een voldoende sterkte. Resten soldeerhars wegpoetsen met een beetje alcohol. De achterkant (soldeerkant) aflakken met Flux. Dit is een soldeerhulpmiddel en beschermingsmiddel voor printplaten. Ook professionele printen maak ik op deze manier geschikt voor gebruik op zee.
Als behuizing is een stukje PVC buis zeer geschikt. Afdichten door twee stoelpootdopjes. In beide dopjes een gaatje waardoor het snoertje kan. Vergeet niet een knoop in het snoer te maken bij wijze van een trekontlasting.

6 | 7

## Houten batterijen

**Henk Bos**

In voorgaande Boot Bits zijn de weerkaarten aan de orde geweest. Het weer is een van de meest besproken onderwerpen in het sociale verkeer.
De Toerzeilers organiseren elk jaar een weekend in Woudschoten waar lezingen worden gehouden over diverse onderwerpen. Daar werd door de heer Ted Jansen een voordracht gehouden over het weer. Mocht je de kans krijgen deze lezing aan te horen dan is dit een aanrader. Een geboren verteller met prima verhaal.
Na dit weekend werd door ons een memorecorder en een elektronisch weerstation aangeschaft. Deze heeft een barometerfunctie en geeft het drukverloop van de vorige 24 uur aan. Is onder diverse namen te koop voor 180 à 200 gulden.



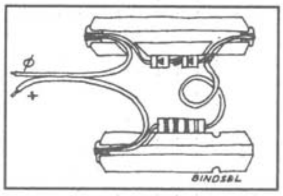

Ook zonder dure ontvangers en computers is er een relatief eenvoudig en goedkope manier om iets te zeggen over het weer voor de komende uren.

Hiermee kan aan één van de basis-navigatieregels worden voldaan. Voor een goede navigatie geldt: "Het is van belang dat tenminste ieder uur de barometer wordt afgelezen. Zonodig met kortere pauzes."

Dit wordt geen weerkundig verhaal. Daarvoor zijn uitstekende cursussen. We gaan het hebben over het langere tijd in bedrijf houden van deze barometer. Het blijkt namelijk dat de 4 penlight cellen het ongeveer 10 dagen volhouden. Dit is ongeveer een gulden per dag. Als zuinige schipper werd me dit teveel. Het tweede probleem is dat bij het wisselen van de batterijen de instellingen verloren gaan. Onze reizen duren meestal 4 à 8 weken, vandaar. En in een externe voeding is niet voorzien.
Dus het instrument uit elkaar gehaald, bekeken en gemeten. De voedingspanning is 4 x 1.5 Volt (6.13 Ma) met een aftakking op 1.5 Volt (1-25 µA). Daar de opbouw nogal kwetsbaar is hebben we gekozen voor een voeding via het batterijen-compartiment. In een rommeldoos werd een 220 VAC - 6 VDC (240 Ma) voeding gevonden. Om de barometer ook thuis te kunnen gebruiken is er gekozen voor een 3 delig systeem.

1. Batterij-vervanger. Een aansluiting via het batterijen-compartiment met DC plug.
2. De 220 VAC voeding uitgevoerd met een contraplug.
3. Een spanningsdeler 12 VDC naar 6 VDC uitgevoerd met een LM7806 en een contraplug.

**12. Batterij vervanger.**

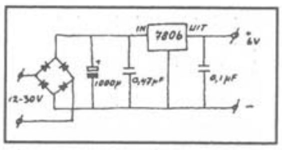



Van 2 kantkloshoutjes (sorry Gé) zijn er 2 cilinders gedraaid (11 mm rond en 40 mm lang). De cilinders zijn doorboord met 3,5 mm. Haaks op de cilinder zijn ook 2 gaatjes geboord schuin naar de einden. In de cilinders worden doorboorde dopjes van een holniet gedrukt.
De 1.4 volt is gerealiseerd door een weerstand van 10 kOhm en 2 diodes (1N4004) in serie te zetten over de 6 Volt. De stroom door de diodes wordt door de weerstand begrensd op 0.6 Ma. Dit is voldoende stabiel om de belasting van 25 µA aan te kunnen. In principe is een stroom van 10 keer de belasting, stabiel genoeg. Aan deze "houten batterijen" is een DC plug van 2,1 mm gesoldeerd (+ in het midden).

**2. De 220 VAC voeding.**

Een zg "Direct plug in charger unit" input AC 220 V 50/60 Hz output DC 6 V 240 Ma. De voeding is gemeten en de positieve ader en de massa bepaald. Soms komt het voor dat de aanduidingen niet kloppen! Aan het snoertje is een DC contraplug met een pendiameter van 2,1 mm gesoldeerd.

**3. De spanningsdeler van 12 naar 6 Volt.**




Deze bekende schakeling bestaat in hoofdzaak uit een positieve regelaar. Het is een universeel schema. Door een andere regelaar te nemen komt er een andere spanning uit. Zie tekening. De condensator van 1000 µF heb ik weggelaten omdat het al gevoed wordt uit een vrij stabiele (boord)spanning.
Vroeger zou ik er een printje voor gemaakt hebben, maar in 1986 ben ik gestopt met het plakken en etsen van printen. Alle benodigde spullen zijn intussen weggegeven. Dit is geen probleem omdat het ook op een eenvoudiger manier gaat. Daarvoor worden de

Juli 1998 | Juli 1998




**Schepen die blijven, schepenlijst 1999**

Schepen die blijven, type- en scheepsbeschrijvingen van Nederlandse historische bedrijfsvaartuigen, boek, ISBN 90-805008-I-X, NUGI 465, 834, 431, uitgegeven ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan van de Landelijk Vereniging van het Historisch Bedrijfsvaartuig zomer 1999, projectleider Janneke F.M. Bos, vormgeving Henk Bos en Jan Weidema, omslag Ton Persoon, corrector Jan Smit, gebonden 416 blz, productie ALJO Druk en Print Zaanstad, de 700 schepen van de vereniging wordt hier beschreven en afgebeeld.

*Ten geleide voor de Schepenlijst 1999*

*Het bestuur is er trots op bij u, lezer, de nieuwe generatie Schepenlijst te mogen inleiden. In de eerste plaats denken wij dan aan de groep leden die het voortouw hebben gehad van dit enorme project: de werkgroep Tuigerij en Documentatie. De werkgroep heeft ervoor gezorgd dat hetgeen in de wandelgangen wordt aangeduid als 'Schepenlijst' uitgroeit in de richting van een standaard werk over historische bedrijfsvaartuigen.*
*De werkgroep heeft een topprestatie geleverd, zowel in kwalitatief als in kwantitatief opzicht. De kwaliteit spreekt voor zich. De kwantiteit omvat niet alleen de ongekende hoeveelheid schepen maar ook ongekende hoeveelheid werk die moest worden verzet. Ondanks het gebruik van de modernste computer-technologie is de totstandkoming voor vele betrokkenen een manier van leven geweest gedurende vele maanden. Het bestuur is er trots op dat de vereniging zo'n werkgroep faciliteert.*

*De rol van dit standaard werk zal meerzijdig zijn.*
*De schat aan gegevens over scheepsafmetingen zal de restaurerende scheepseigenaar helpen zijn plan te trekken. De diversiteit van de uitvoeringen, van woonark op een historisch casco tot volledig gerestaureerd bedrijfsvaartuig, geeft aan welke dynamiek er in onze vereniging zit rond het behoudswerk. De casco's onder de woonarken zullen nauwlettend gevolgd worden en zoveel mogelijk in restauratie worden genomen als de ark haar levenseinde nadert. Hierdoor kom ik op een ander aspect van het verenigingswerk.*

*Historische bedrijfsvaartuigen komen goed tot hun recht in een historische omgeving. Op veel plaatsen in steden en dorpen zijn reeds schepen afgemeerd in historische centra. Op andere plaatsen worden gesprekken gevoerd met gemeentebesturen om tot inrichting van ligplaatsen te komen. Wij zijn ervan overtuigd dat dit boekwerk gemeentebesturen zal helpen op weg naar een ruimtelijk beleid waarin het historisch bedrijfsvaartuig een rol speelt. Immers vrijwel elke plaats aan het water heeft een cultuur historische band met de vrachtvaart.*

*Rest mij een woord van grote dank aan de werkgroep Tuigerij en Documentatie. Jullie hebben met dit document een belangrijke bijdrage geleverd aan de doelstelling van de vereniging: het behouden van historische bedrijfsvaartuigen. Namens het bestuur.*

*D.W. Eerland*
*voorzitter*



*Schepen die blijven Verantwoording*

*De eerste schepenlijst van de 'Landelijke Vereniging tot Behoud van het Zeilend Bedrijfsvaartuig' (LVBZB) 'Het Aloude Schip in 1979', is een 'collectors-item' geworden. De tweede uitgave 'Schepenlijst 1991, Blij dat ze nog varen' is ook op weg om een 'collectors-item' te worden.*

*Deze derde uitgave*
*De basis van de algemene kenmerken van de in deze uitgave onderscheiden scheepstypes, zijn door de werkgroep Tuigerij en Documentatie gepubliceerd in 'Scheepstypologieën', uitgegeven bij De Boer Maritiem-Unieboek in 1988. Het publiceren van een 'volledig herziene en algeheel verbeterde versie' is sindsdien een vurige wens geweest van de werkgroep.*

*Het heeft al die tijd een vrome wens moeten blijven vanwege de kosten van zo'n nieuwe uitgave. Maar ook het opknappen van een schip vereist een lange adem ...*
*Met deze uitgave is een reeds lang bestaande wens in vervulling gegaan om de typologieën van de schepen met de schepenlijst te combineren. Daarvoor zijn de teksten opnieuw nagezien en aangevuld met nieuwe inzichten en beschrijvingen van de schepen.*

*Veel aandacht is uiteraard besteed aan het (opnieuw) verzamelen en up to date brengen van de scheepsgegevens. Daarbij is het een gouden greep gebleken, de leden nadrukkelijk te vragen om verhalen en afbeeldingen van hun schip. Velen zijn daarop ingegaan. Daarmee hebben wij een belangrijk doel bereikt, namelijk het kijk- en leesbaar houden van deze verzameling gegevens voor en van leden. De bonte verzameling persoonlijke verhalen, houdt naar ons idee de aandacht vast en biedt een welkome afwisseling met de noodzakelijke opsomming van gegevens. Geschiedenissen die rechtstreeks afkomstig zijn van de mensen die er bewust voor hebben gekozen in de weer te zijn met oude bedrijfsvaartuigen, geven inhoud aan het begrip 'historie'. Het zijn mensen die deze historie maken en het geeft de noodzakelijke meerwaarde aan het in de vaart houden en restaureren van oude schepen.*
*Kijken naar schepen is het begin van elke restauratie en met deze schepenlijst heeft u zo'n 706 schepen bij elkaar. Op scheepstype en lengte gesorteerd en met een schat aan technische gegevens achterin.*

*Indeling*
*De schepen in dit boek zijn op hun vorm en gedeeltelijk op de plaats van de werf ingedeeld in de hoofdstukken. Daarvoor zijn de aanwezige foto's gebruikt. Dit zal geen sluitende indeling zijn daar diverse types op werven in het gehele land gebouwd zijn. De tekeningen en foto's zijn zoveel mogelijk boven de bijbehorende tekst geplaatst. Voor de bladindeling zijn we er af en toe van afgeweken.*

*Er is zeer bewust voor gekozen alleen de naam van de momentele eigenaar op te nemen. Interesseert een schip u dermate dat u meer wilt weten, dan is er gelegenheid contact op te nemen met de werkgroep Tuigerij en Documentatie via postbus 2004 te Amsterdam.*



Werkweekend Schepenlijst 1999. Hier worden de foto's per schip uitgezocht ter publicatie. Van onder naar boven: Annigje Vermeer, Hein Sommer, Boudewijn de Haas, Laurens Groenendijk en Bart Vermeer (EC)

*Dit bevordert, behalve de onderlinge gezelligheid, ongetwijfeld de kwaliteit van restauraties, want er is veel van elkaar te leren.*

*Van de 1200 LVBHB-leden hebben circa 900 mensen een schip. Niet iedereen heeft gereageerd op onze verzoeken om medewerking aan deze uitgave. Via nieuwe en oude reacties en verbindingen in onze bestanden hebben we uiteindelijk 706 schepen opgenomen in dit boek.*

*Een aantal dat ons tevreden stelt, in aanmerking nemend dat veel mensen deze schepenlijst blijken te verwarren met het 'register' van de overkoepelende organisatie FONV (Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen).*

*De werkgroep meent dat het casco van een oud bedrijfsvaartuig het uitgangspunt vormt voor behoud, zelfs wanneer dit is vermomd als woonark. Veel schepen die nu weer trots rondvaren, zijn destijds als halfvergane roestbak aangetroffen door de huidige schipper.*

*Naar schatting zijn er in Nederland enige duizenden varende oude schepen en een minstens even groot aantal 'verstopte' casco's. In dat licht bezien lijkt het aantal van 706 schepen in deze schepenlijst gering. De kunst is echter om de gegevens te krijgen en daarom kunnen wij stellen dat deze gegevensbron voor oude bedrijfsvaartuigen, uniek is voor Nederland. Behoudsorganisaties in diverse andere landen publiceren, bij een aanmerkelijk geringer aantal schepen, al jaren soortgelijke lijsten. Met dit boek is daarom een hiaat gevuld. Voor iedereen die geïnteresseerd is in historische scheepvaart, alsmede voor degene die dagelijks bezig zijn met het restaureren en tuigen van schepen, is nu een schat aan gedetailleerde informatie voorhanden. Wij hopen dat er van deze uitgave een stimulans zal uitgaan naar mensen die, op welke manier dan ook, betrokken zijn bij de oude bedrijfsvaartuigen. Dat de leden sneller naar elkaar toe durven stappen voor informatie, maar ook dat men wat meer bekend wordt met het werk van de werkgroep Tuigerij en Documentatie.*

*De databases*
*Al in zijn vroege schooljeugd had Henk Bos een schriftje waarin hij bij hield welke schepen er door het kanaal voeren dat voor hun huis lag. Daardoor en door het feit dat*

*onze hele familie met schepen bezig was, is er in de loop van 50 jaren een aanzienlijke hoeveelheid gegevens verzameld. Het bijhouden van zoveel gegevens en het terug vinden er van, is momenteel zonder computer niet meer mogelijk. Naast de persoonlijke interesse in deze schepen is er in de praktijk een gebruik gegroeid dat varieert van het verstrekken van zeer speciale en detailinformatie, op de klinknagel nauwkeurig, aan zowel Nederlandse musea als aan mensen die aan het restaureren zijn. De vragen over zeilplannen en tuigvormen en dergelijke komen zowel uit Nederland als uit Noorwegen, Zweden, Duitsland, Frankrijk, Australie en Canada. Zonder bovenvermelde bestanden is het niet meer mogelijk snel en adequaat antwoord op de vele vragen te geven.*

*Werkmethode*
*De bronbestanden zijn in veel delen gesplitst en in twee werkweekenden van de werkgroep Tuigerij en Documentatie is er een lopende tekst van gemaakt.*
*De fototheek is doorgeworsteld en er zijn diverse tekeningen electronisch bewerkt. De teksten zijn daarna weer samengevoegd met de databestanden.*
*In december 1998 zijn de databases opnieuw uitgelezen en zijn de tekst-files gemaakt voor het boek. Nieuwe leden van 1999 zijn nog aangebracht voor zover de hoofdstukken nog niet gelayout waren. De teksten zijn in totaal 9 keer gecontroleerd op spel en taalfouten. Dit boek bestaat uit circa 170.000 woorden (16.000 verschillende), aangevuld met 1100 afbeeldingen!*
*Komt uw schip niet in dit boek voor, zijn de gegevens onjuist of door de tijd achterhaald dan is dat bij een volgende uitgave te voorkomen. Achter in het boek is een lijst met een kleine toelichting afgedrukt om niet vermelde schepen op te geven of gegevens te verbeteren.*
*Hiermee kunnen wij dan anderen beter helpen. Hou ons op de hoogte!*

*Medewerkers*
*Werkgroep Tuigerij en Documentatie: Boudewijn de Haas (voorzitter), Carla van Geenen, Bart Vermeer, Hein Sommer, Paulus van Roemburg, Erick Takes, Anthon Snel, Jos Lutz, Henk Bos, Ge Bos en Janneke Bos.*
*Werkweekenden: Cees Sinke, Jan Meppelink, Kee Vermeer, Annigje Vermeer, Martijn Vermeer, Jan Weidema, Claus Roding, Piet Dillingh, Marion van Roemburg, Henk Morel, Laurens Groenendijk, Piet Hiemstra, Marijke Bos, Peter Kurvers en Theo Hoogmoed.*
*Verder werkten mee: Jan Smit, Maurice Kaak, Anneke van der Loos, Klaas Persoon, Josette Weidema, Yvonne de Goede, Jaap Duijvetter, Arie van de Ree en Luuk de Jong.*


Werkweekend Schepenlijst 1999. Teksten per schip nalezen op fouten en hier en daar een logisch verhaal van maken.
V.l.n.r. Piet Hiemstra, Jan Meppelink, Jan Weidema (EC)


Werkweekend Schepenlijst 1999. Alle tekeningen van het boek moeten worden nagelopen op geschiktheid.
V.l.n.r. Marijke Bos, Henk Bos en Bart Vermeer (EC)

*Speciaal bedanken*
*Carla van Geenen; heeft een enorm stuk werk verzet door samen met anderen het digitaal maken van de Typologieën te realiseren en te coordineren! Ook de naam van dit boek hebben we aan Carla te danken.*
*Cees Sinke; zonder diens initiatief en visie hadden we niet eens kunnen beginnen.*
*Jan Smit; voorzitter admiraliteit 5 Amsterdam, voor diens taaie volhardendheid om de laatste correcties aan te brengen.*
*Jan Weidema; voor het ondersteunen van Henk Bos door te helpen met de vormgeving en het stimuleren.*
*Henk Bos; datamanagement en vormgeving. Zag steeds weer kans om met programma's de problemen op te lossen.*
*Ge Bos; heeft gedurende 2 jaar eindeloze teksten ingetypt, mappen en database's gevuld, de gegevens geordend en gecontroleerd.*

*Janneke Bos (project manager)*

*Sorry*
** Een werk als dit zal nooit de status van volledigheid bereiken. Daarvoor zijn nu eenmaal de financiën niet toerijkend. Er is zoveel materiaal voor handen dat het niet te publiceren is.*
** De vereniging kent in 1999 circa 1200 adressen, daarbij zijn circa 960 schepen bekend. In dit boek zijn er 706 vermeld. Ondanks herhaald aandringen hebben circa 260 eigenaren gemeend niet mee te moeten doen, jammer.*
** Dit boek is een werkstuk van mensen. Ik heb er nog nooit een gezien zonder fouten. Daarom zullen er ook in dit werk wel fouten zijn geslopen. Ondanks het herhaald controleren en verifiëren, helaas.*
** Een werk als dit is alleen maar te realiseren door stug volhouden, lange dagen te maken en niet om te zien maar het doel in het oog te houden. Mocht ik daarbij iemand geschaad hebben, daarvoor mijn oprechte verontschuldiging.*

*Henk Bos*

*Leven na de schepenlijst?*

*Na de drukte van de zomerreünie en het symposium is het tijd voor bezinning. Het symposium was door de tijdsdruk vooral een ad hoc gebeuren maar toch, of juist misschien daarom een succes en het paste goed in de Havendagen.*
*De zomerreünie kan als een intiem verenigingsfeest gezien worden. Mensen ontmoetten elkaar weer en er was tijd om bij te praten. Als hoogtepunt mag toch wel de schepenlijst "Schepen die blijven" genoemd worden. Nu thuis bladerend in de schepenlijst besef ik pas goed welke enorme prestatie er geleverd is.*
*De grote genius achter het geheel mag toch wel Henk Bos genoemd worden, zonder de andere medewerkers aan de schepenlijst te kort te willen doen. Door zijn enorme vechtlust, zeer gesteund door zijn gezin, is het een begerenswaardig boek geworden. Toen ik hem bezocht om over de schepenlijst te praten trof ik hem en zijn vrouw Ge achter de computer tussen de boeken, naslagwerken, foto's, schilderijen, katrollen en andere aanverwante zaken.*
*Door een klein plekje in te ruimen tussen de paperassen was er een plaatsje om te zitten en we hebben een fijn gesprek gehad.*

*Henk vertelt: Het idee om een schepenlijst te maken is reeds lang geleden geboren. De werkgroep Tuigerij en Documentatie heeft tot doel "documenteren". Er was op een gegeven moment zoveel materiaal (door Ge keurig gedocumenteerd, door haar werkzaamheden bij de bibliotheek was deze kennis opgedaan) dat we er wat mee wilden doen. Er waren reeds enkele artikelen geplaatst in de Bokkepoot en in de Spiegel der Zeilvaart.*
*Hieruit ontstond het boekje typologieën. We wilden dit uitbrengen onder de vlag van de LVBZB, maar er waren zoveel problemen en ook het geld was er niet, zodoende is dit in eigen beheer uitgebracht. Dit boekje was een succes maar er was zoveel meer materiaal. Ongeveer 15 jaar geleden in Hellevoetsluis kwam het plan voor een schepenlijst. Nadat de vereniging een gift van de Zomerzegels (fl. 10.000,-) had gekregen werd de schepenlijst mogelijk. De werkgroep ging aan het werk en de penningmeester aan het reserveren.*
*In 1991 kwam toen de "Schepenlijst 1991" uit. Alles nog in zwart-wit maar we waren met z'n allen geweldig trots op dit product. De "Schepenlijst 1991" was door zijn eenvoud voor vervanging en uitbreiding vatbaar.*

*De LVBZB had geld gereserveerd voor een verbeterde versie. Een mooie met kleur. De foto's van Hajo Olij (ook mogelijk door een gift van de Zomerzegels) konden dan mooi gebruikt worden. De werkgroep is aan het werk gegaan. Er moest een schepenlijst komen, liefst gereed als de vereniging haar 25 jarig jubileum vierde. Bijna was het nog niet doorgegaan. Een computer vol met belangrijke gegevens gaf de geest. Er was geen goede backup (reserve kopie), de fout zat reeds langer in de machine.*
*Er moest gered worden wat mogelijk was. Dit kostte me vele nachten doorwerken. Slapen kwam wel later.*
*Er was een planning gemaakt. Op 1 juni moest het bij de drukker zijn. Files werden veel te laat aangeleverd en alles dreigde fout te lopen. De drie laatste maanden heb ik 1100 uur gewerkt aan de schepenlijst, naast mijn werk bij de Hoogovens. Ik heb mensen gecharterd om de teksten na lopen, regel voor regel om de typografische en spelfouten eruit te halen. Jan Weidema bood zijn diensten aan voor de layout. Zonder zijn hulp was het echt niet mogelijk geweest op tijd klaar te komen. 48 Zip schijven (een groot soort floppy) waren nodig om alles op te zetten, maar daar stond de backup op. Het moest maar op CD roms gezet worden maar dan moest ik een brander aanschaffen.*
*Wel, uiteindelijk zijn het 16 CD's geworden. Jan heeft alles omgezet naar een programma voor de Mac, de drukker werkt met een Apple Mackintosh. Een foto kost 100 megabite. Dit kon niet op één Zip en afkappen gaat ook niet. Ik kreeg het benauwd. Het ging, maar de drukker had een probleem en ik moest alles nog eens omzetten. Ik had het zweet voor de kop. Toen naar de zwartdrukker (voor het zwart-wit deel) die heeft proefdrukken gemaakt maar we haalden er 21 fouten uit. Met Jan Weidema naar de drukker om de fouten te corrigeren, maar na controle van de uithouders (dit zijn controles tijdens het drukken ) ontdekten we dat dezelfde 21 fouten er weer in zaten.*
*Ze hadden vergeten de verbeterde versie te gebruiken.*
*Het was vrijdag en de drukker niet eerder te bereiken dan maandag. Deze heeft de hele zooi in de papierbak gegooid en is opnieuw begonnen. Eenmaal bij de drukker was alles uit onze handen. Het resultaat was de moeite waard.*
*Het kind was geboren na een dracht van twee jaar intensieve arbeid. Ons leven heeft de afgelopen twee jaar in het teken van de schepenlijst gestaan. Er zijn vele spanningen geweest. Het ging wel eens hard tegen hard.*
*Het leven is nu een beetje vreemd leeg. We moeten de draad weer oppakken. Naar een leven van vóór de schepenlijst?*
*Ik zit nu een beetje in een postnatale depressie, maar we moeten verder. Over een paar jaar ga ik met de VUT, dan ga ik met mijn schip de Donau verkennen. Dit jaar ben ik met de auto polshoogte wezen nemen. Het is te doen.*
*Of ik nog eens aan een schepenlijst begin? Misschien over tien jaar? Alleen een gek doet zoiets, dus wie weet!!*

*Henk en Ge Bos, interview Anneke van der Loos*
*Bokkepoot 142, 1999*

**Bokkepootverhalen**

In de Bokkepoot (het blad van de LVBHB) heeft Henk Bos diverse verhalen geschreven. Ook werd er af en toe over



*Werkweekend Schepenlijst 1999. Alle gegevens, foto's en andere zaken zitten per schip, op SBASE nummer in kaartenbakken. Er zijn zeer vele kaartenbakken die ieder per stuk worden gecontroleerd. Ge Bos doet de controle van de kaartenbakken (EC)*

Henk geschreven. Dat geeft een aardig inzicht hoe men dacht over Henk Bos. Hieronder enkele stukjes tekst van en over Henk Bos.

*Tjalkendag 1983*

*Aankondiging:*
*19 maart: Tjalkenmiddag, thema 'turf' Programma: -Turffilm van Veenmuseum - Diaserie "Bollen en tjalken" van Henk Bos en zeer waarschijnlijk 'n lezing van Gait Berk. Café Havenzicht te Groningen 11uur koffie, aanvang 12 uur. (BP 43).*

*Recensie:*
*De familie Bos (in het noorden beter bekend als de familie Bolle(n)boos heeft een uitgebreide studie gemaakt van het bolschipwezen, met alles wat er om en aanzit in het Gronings vaargebied. Gelukkig werd e.e.a. op dia vastgelegd, zodat het verhaal van de bolschepen-familie met 'lichtende beelden' geïllustreerd kon worden.*
*Ik zal niet te diep op de story ingaan, omdat e.e.a. binnenkort uitgebreid gepubliceerd gaat worden.*
*Vele saillante details werden door Henk's camera vastgelegd en ontdekt op oude prenten. Het blijkt dat ook eenvoudige schepen een hoop interessante details bezitten, als je er maar oog voor hebt. Hoewel de explicateur soms wat aan de droge kant was, wist hij de toehoorders menigmaal te verleiden tot een bulderende lach. (BP 45)*

*Han Visser*

*Wintervergadering 1983*
*- Brief dat het Bureau Zeilwezen dd. 14 januari 1983 is opgericht. (Red: Bureau Zeilwezen is de voorloper van Register Holland)*
*- Verder wordt er nog medegedeeld dat er een uitstalling is van de Werkgroep Tuigerij & Dokumentatie (o.a. een komputerberekening van gieken door Henk Bos), Stichting Openlucht Binnenvaartmuseum te Rotterdam en van de werkgroep Binnenschepenwet. (BP 45)*

*1983*
*Dat werd een lange tijd geen Ommekeer, maar in Makkum was de top klaar met het beslag en de blokken. Ditmaal geen fouten. Henk Bos maakte het zoals ik het wou en het volgens hem hoorde. Eén en ander viel te bewonderen en werd bewonderd op de algemene vergadering te Monnickendam. (BP 46)*

*Jaap Duijvetter*

*3 Oktober feesten 1985*
*En dan komt 3 oktober in zicht en richt ik de steven van mijn volgeladen onvolprezen sloep Joshua Slocum richting Leiden om aldaar, aan het Galgenwater, aan de doelstelling van de Stichting Historische Haven Leiden medewerking te verlenen. En op deze Leidens ontzet herdenkingsdag 'Haring & Wittebrood' vult de haven zich met een groot aantal zeilers, motorschepen en jachten van historische snit. Een gezellige drukte die aangevuld wordt door een markt van overtollige spullen op de kade en de demonstratie van een aantal ambachten. Gezamenlijk met Henk & Ge Bos en moeder & vader Thoma deel ik een kraam smeden, blokmaken, staaldraadsplitsen.*
*Wij hebben veel bekijks en er is veel waardering voor de schepen in de haven. (BP 58) Amsterdam, 29 oktober 1985,*

*Floris Hin*

*Wintervergadering 1986*
*JAARVERSLAG 1985 VAN DE WERKGROEP TUIGERIJ EN DOKUMENTATIE; door Erik Takes uitgesproken op de wintervergadering op Zaterdag 22 februari '86 in Amsterdam.*

*Publicaties*
*Door of met medewerking van de werkgroep zijn o.a. de volgende publicaties verschenen:*
*Artikel van Dhr. Klop over zalmschouwen in Bokkepoot 56. (samen met de Historische Scheepstypologiën in de Spiegel der Zeilvaart. Bokkepoot 62 zal gewijd zijn aan bijboten (Hollandse boot, vlet), geheel verzorgd door Henk Bos.*
*Lierenprojekt. Wegens gebrek aan belangstelling hebben we dit project helaas moeten beëindigen.*

*Technische eisen*
*De wetgeving gaat technische eisen aan onze schepen stellen. Nu al is er een passagierschepen verordening IJsselmeergemeenten van toepassing op de zeilchartervloot. Straks zal de Binnenschepenwet ook van toepassing worden op onze zeilende voormalige bedrijfsvaartuigen.*
*Onze werkgroep heeft een begin gemaakt met het bestuderen van de regels van Bureau Zeilwezen omdat dit classificatiebureau momenteel het verste is met z'n regels. Ons standpunt zal binnenkort ook in de Bokkepoot verschijnen. De uiteindelijke bedoeling is dat we kunnen meepraten, over de technische eisen, in een overleg met de overheid en andere belanghebbenden, dat zeker zal komen t.a.v. de regels binnen de Binnenschepenwet (commissie authentieke schepen).*

*Schepenlijst*
*Het verheugt ons dat hij nu eindelijk is uitgekomen, hoewel nog erg onvolledig. Wat betreft het onderbrengen van de schepenlijst bij het computerbureau (gecontracteerd door het bestuur voor opslag en beheer verenigingsleden-gegevens) zoals het bestuur zich dat voorstelt, zullen wij nog op mogelijkheden bekijken.*
*In principe oordelen wij er positief over met echter de volgende kanttekeningen: de schepenlijst die het bestuur uitbrengt bevat alleen vrijwel volledig ingevulde formulieren van leden. De werkgroep wil zich niet hiertoe beperken bij het opslaan van gegevens. Wij zouden de mogelijkheid willen onderzoeken om per schip méér gegevens op te slaan; b.v. gegevens ten behoeve van een onderzoek zeilpunt - lateraalpunt. Verschillende uitdraaien moet mogelijk zijn (uitgebreid en/of verkort).*
*Over de technische mogelijkheden willen wij overleggen met bestuur en computerbureau.*
*Wij zijn overigens in principe bereid om de schepenlijst bij te houden in de toekomst.*
*Ook geven wij het bestuur in overweging, om te zorgen dat de gegevens van de schepen het register die opgenomen zijn in openbaar te doen zijn of in ieder geval in bovenstaand bestand op te doen nemen, om dit zo kompleet mogelijk te doen zijn.*

*Praktijkweekend*
*In 1985 hielden wij ons op ons praktijkweekend op het Uitgeestermeer onledig met het uittesten van bijboten. (BP 61)*

*Wintervergadering 1989*
*Tuigerij en Dokumentatie*
*Leden: Boudewijn de Haas, Floris Hin, Hein Somer, Bart Vermeer, Henk en Ge Bos, Erik Takes en Carl Verwaal. Werkzaamheden: uitgave Scheepstypologieën, sterkte bepaling van stalen rondhouten, tentoonstelling wetgereedschappen (op deze vergadering te bezichtigen), 5 restauratieadviezen. Uitgave schepenlijst en een restauratieboek zijn in voorbereiding. (BP 79 en 82)*

*Zomerreunie 1991*
*De vergadering werd geopend door de voorzitter, Peter Jansen. Onder de aanwezigen bevond zich de voorzitter van de stichting Zomerzegels met echtgenote.*
*Tijdens de vergadering werd hij in de gelegenheid gesteld om het eerste exemplaar van de Schepenlijst in ontvangst te nemen. De bijna voltallige werkgroep Tuigerij en dokumentatie, met in het bijzonder de familie Bos, werden uitbundig gecomplimenteerd voor het uiteindelijke resultaat. Als je het boek doorbladert, besef je welk een gigantische klus het geweest moet zijn. Het is een prachtig boekwerk geworden. (BP 93)*

*Zomervergadering 1991*
*Motorvrachtschepen:*
*Gemeld wordt dat in de komende Bokkepoot een oproep komt aan motorvrachtschippers om een voorstel aan het bestuur op te stellen. Staande de vergadering wordt afgesproken daartoe de volgende dag reeds een vergadering aan boord van de Varne te beleggen. Henk Bos meldt dat uit zijn gegevens blijkt dat 22 % van het ledenbestand bestaat uit leden met een motorschip. (BP 94)*
*Tuigerij en Documentatie:*
*De voorzitter stelt dat nu een heuglijk moment is aangebroken. Hij roept de leden van deze werkgroep alle naar voren en geeft Boudewijn de Haas het woord. Boudewijn maakt bekend dat de Schepenlijst 1991 klaar is. Hij overhandigt aan de heer en mevrouw Nederlof het eerste exemplaar omdat mede door de subsidie van het Fonds Zomerpostzegels de Schepenlijst in de huidige vorm tot stand is kunnen komen.*
*Boudewijn roemt daarna de kwaliteiten van de familie Bos; dankzij hen kon de grote hoeveelheid gegevens, teksten en foto's tot een goed geordend en aantrekkelijk ogend boek uitgroeien.*
*Ook de overige leden van de werkgroep, van wie Hein Sommer net komt aan varen, worden hartelijk bedankt voor hun grote inzet.*
*Vervolgens krijgt de voorzitter van de vereniging een exemplaar, en Jan Nolst Trenité, die de leden zonder schip symboliseert. Tenslotte krijgen Theo en Marijke Hoogmoed een Schepenlijst omdat zij naar het oordeel van de werkgroep het mooiste verhaal hebben aangeleverd.*
*De voorzitter spreekt de grote waardering van het bestuur uit voor deze werkelijk unieke documentatie en meldt dat de Schepenlijst na afloop van de vergadering aan de leden en donateurs uitgereikt zal worden. Anderen kunnen tijdens de reünie in de stand terecht. Op een lijst wordt aangetekend wie de Schepenlijst afgehaald heeft, de overigen zullen na de vakantie het boek per post ontvangen. (BP 94)*

*Wintervergadering 1993*
*Onze penningmeester André Kortekaas en onze administrateurs Henk en Ge Bos zijn zeer accuraat, dus we hebben een goede lijst. (BP 101)*

*Bokkepoot Special Index*
*Gepland voor deze 'Special' stond een index van alle technische artikelen die ooit in de Bokkepoot verschenen zijn. Soms is de techniek wat achterhaald, maar vaak kan je er zo mee aan de slag. Als voorbeeld in deze Bokkepoot de reprise van de verhandeling over de constructie van de luikenkap. Hoe weet je nu als redelijk nieuw lid waar wat te vinden is? In de index natuurlijk.*
*De familie Bos heeft wederom een topprestatie geleverd door een zeer volledige index, niet alleen op titels, maar ook op trefwoorden te maken. Daardoor is die echter zó dik geworden, dat die apart toegestuurd zal worden. (BP 128)*

*Mast maken*
*Hoe groot moet een mast worden? Meestal kiezen we voor de simpelste weg: volgens de maten die de oude mast al had. Je kunt de rondhouten ook laten uitrekenen door de firma Bos, of de maten ontlenen aan de rode of groene 'Rules'. Beter te dik dan te dun.*
*Het is handig om de giek te laten uitrekenen met de Bos formules. Ze moet sterk zijn, maar niet te zwaar en de goede dikte hebben op de juiste plaats. Diameter en lengte zijn onder andere afhankelijk van de plaats van het aangrijpingspunt van de schoot. (BP 128)*

*Wintervergadering 2001*
*Bestuur*
*... het secretariaat doende is een nieuwe automatisering van het ledenbestand in te voeren. Dan schiet onmiddellijk de naam van de familie Bos in gedachten. Bijzondere mensen zonder meer. Grote verdienste voor de LVBHB.*
*Met name Ge Bos wil ik in dit verband noemen, zij heeft jarenlang de ledenadministratie gevoerd met de nauwgezetheid van een persoonlijk dagboek. In overleg met hen is de ledenadministratie overgedragen naar het secretariaat. Het was enigszins vervreemdend na een prettige visite aan huize Bos te vertrekken. Het is eigenlijk geen huis, meer tientallen kubieke meters informatie, bestanden, artikelen, enz. met muren er omheen en een dak erop. Alles, alles over schepen. Deels eigen bedrijf en eigen zaken, deels inderdaad voor de LVBHB. Komt er een einde aan de werkverslaving daar in Heemkerk? Waarschijnlijk niet maar het wordt hoog tijd eens een langer stukje te gaan varen. Ze voeren nauwgezet het beheer over de documentatie van de werkgroep Tuigerij van onze vereniging en met name in verband met de gegevens omtrent de schepenlijsten en dergelijke blijft een koppelingscode aangehouden bij upgrading en mutaties. Maar voor jou Ge, voor dit moment en voor deze job: eervol ontslag en bedankt! (BP 149)*

**Digipoot**

Digipoot, CD-ROM, Bokkepoot digitaal, Bokkepoot nummer 1 (april 1975) tot en met nummer 154 (december 2001), plus specials, posters en vergaderstukken, ISBN/EAN 978-90-805008-2-2, april 2007, projectuitvoering en digitalisering Henk Bos en Jan Weidema, overtypwerk Ge Bos-Thoma.

De CD bevat de digitale versie van De Bokkepoot, het verenigingsblad van de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB).

Alle Bokkepoten vanaf nummer 1 (april 1975) tot en met nummer 154 (december 2001) staan - voor zover we ze konden achterhalen - op deze CD. Daarnaast vindt u specials, vergaderstukken, enzovoorts.

In twee formaten: in PDF formaat, als u de artikelen nog eens wilt bekijken of nalezen, en in Microsoft Word formaat, als u uit de artikelen wilt citeren of ze wilt doorzoeken. De Word versie bevat geen plaatjes, de PDF versie wel. Klik op de knop "Lezen" links, als u de Bokkepoten wilt inzien in één van beide formaten.

Om u het zoeken in de Bokkepoot te vergemakkelijken hebben we een eenvoudig zoekprogramma toegevoegd.

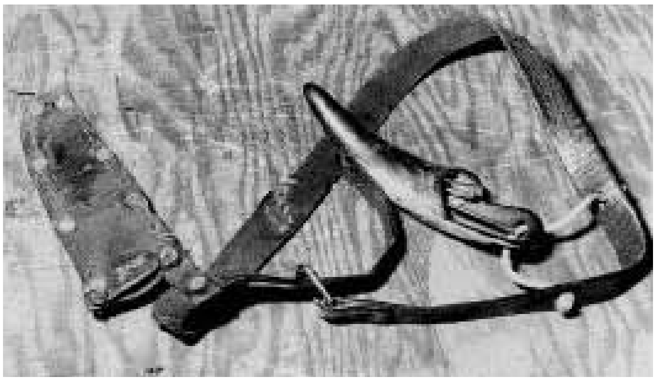
Wij wensen u veel leesplezier!

Digipoot overzicht verhalen van Henk Bos

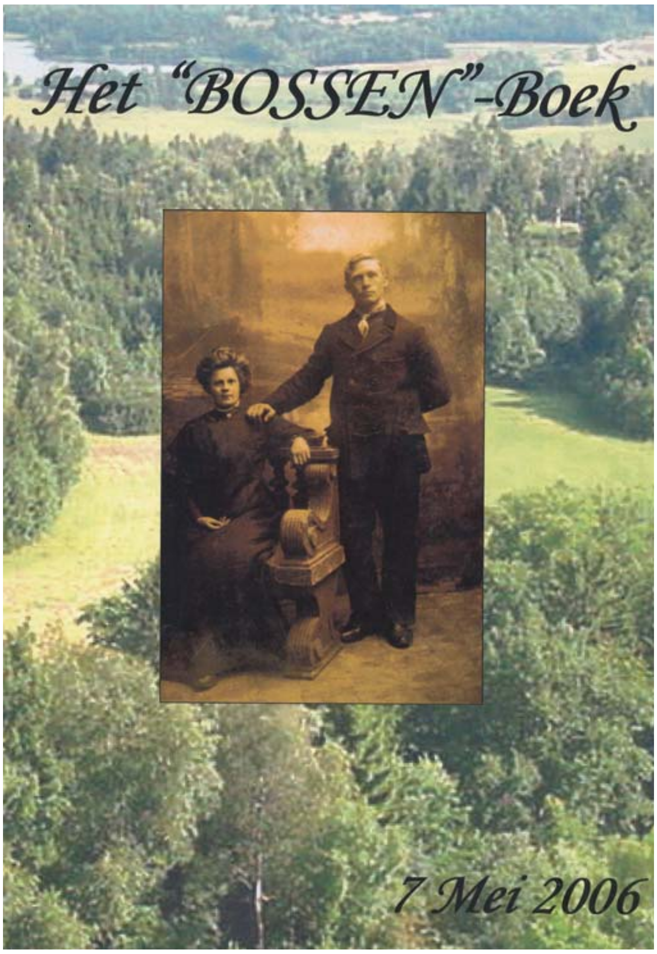
Veiligheid, technisch verhaal, auteur Henk Bos, LVBHB, Bokkepoot 31, september 1980, blz. 24 t/m blz. 27.
Veiligheid vervolg, technisch verhaal, auteur Henk Bos, LVBHB, Bokkepoot 32, december 1980, blz. 18 t/m 20.
Nog meer over de Broekschoorsteen, technisch verhaal, auteur Henk Bos, LVBHB, Bokkepoot 33, februari 1981, blz. 21.
Veiligheid 3, technisch verhaal, auteur Henk Bos, LVBHB, Bokkepoot 35, juni 1981, blz. 14 t/m 17.
Veiligheid 4, technisch verhaal, auteur Henk Bos, LVBHB, Bokkepoot 37, december 1981, blz. 6 t/m 9.
Veiligheid 5, technisch verhaal, auteur Henk Bos, LVBHB, Bokkepoot 38, 1982, blz. 5 t/m 9.
Smeden, technisch verhaal, auteur Henk Bos, LVBHB, Bokkepoot 39, 1982, blz. 6 t/m 11.
Blokkepoot, technisch verhaal, auteur Henk Bos, LVBHB, Bokkepoot special, zomer 1982, blz. 1 t/m 72.
De methode van loden, technisch verhaal, auteur Henk Bos, LVBHB, Bokkepoot 54, 1985, blz. 16 t/m 18.
Bijbotenpoot, technisch verhaal, auteur Henk Bos, LVBHB, Bokkepoot special, zomer 1986, blz. 1 t/m 72.
Schepenlijst, informatief verhaal over de invullijst van SBASE, auteur Henk Bos, LVBHB, Bokkepoot 72, 1988, blz. 14 t/m 16.
Nieuwe schepenlijst op komst, informatief verhaal, auteur Henk Bos, LVBHB, Bokkepoot 87, november 1990, blz. 4 t/m 5.
Gasinstallaties aan boord en de veiligheid, technisch verhaal, auteur Henk Bos, LVBHB, Bokkepoot 97, mei 1992, blz. 14 t/m 15.
Gasinstallaties aan boord en de veiligheid, technisch verhaal, auteur Henk Bos, LVBHB, Bokkepoot 98, juli 1992, blz. 12 t/m 13.
Gasinstallaties aan boord en de veiligheid, technisch verhaal, auteur Henk Bos, LVBHB, Bokkepoot 99, september 1992, blz. 8.
Fotopoot, scheepsdetailsspecial, foto's en bijbehorende teksten, mede auteur Henk Bos, LVBHB, Bokkepoot 100, januari 1993, blz. 3 t/m 14.
Het statisch lateraal- en zeilpunt, technisch verhaal, auteur Henk Bos, LVBHB, Bokkepoot 101, februari 1993, blz. 7.
Mariniseren van automotoren, technisch verhaal, auteur Henk Bos, LVBHB, Bokkepoot 112, december 1994, blz. 3.
Gratis afgifte bilgewater, informatief verhaal, auteur Henk Bos, LVBHB, Bokkepoot 112, december 1994, blz. 7 t/m 8.
Enkele motortechnische tips, technisch verhaal, auteur Henk Bos, LVBHB, Bokkepoot 112, december 1994, blz. 11 t/m 14.
Aankondiging Cursus 'Varen met schepen groter dan 15 meter', informatief verhaal, auteur Henk en Janneke Bos, LVBHB, Bokkepoot 114, april 1995, blz. 5.
Boek te koop: Woonboot, informatief verhaal, auteur Henk Bos, LVBHB, Bokkepoot 119, 1996, blz. 9.
Ankergerei, technisch verhaal, auteur Henk en Janneke Bos, LVBHB, Bokkepoot 120, april 1996, blz. 4 t/m 7.
Scheepstechniek onderweg naar Denemarken, technisch verhaal, auteur Henk Bos, LVBHB, Bokkepoot 127, juni 1997, blz. 5 t/m 11.
Index van alle bokkepoten, lijst, auteur Henk Bos, LVBHB, bijlage Bokkepoot 128, 1997.
Flessenpost, reisverhaal, auteur Ge Bos-Thoma, LVBHB, Bokkepot 153, oktober 2001, blz. 3 t/m 7.

Henk Bos verhalen in nieuwe Bokkepoten (na het uitkomen van de Digipoot)

Koelvloeistof, Bokkepoot 169, techniek, pag. 30
De kruisbeitel, Bokkepoot 171, Zo doe ik dat, ervaringen van leden, tips, , pag. 26
De vethoorn, Bokkepoot 173, Zo doe ik dat, ervaringen van leden, tips, pag. 26
Takelgaren teren, Bokkepoot 174, Zo doe ik dat, ervaringen van leden, tips, pag. 26
Splitsen en bezetten, Bokkepoot 175, Zo doe ik dat, ervaringen van leden, tips, pag. 26
CD Schepen die blijven, Bokkepoot 191, oproep LVBHB, , pag. 22
Mark, Rolf van der, In Memoriam Henk Bos (73), Bokkepoot  217, HHB, pag. 6



*De vethoorn van Jan Plug, een leermeester van Henk Bos (EC)*




**Bossenboek 2006**

Het "Bossen"-Boek, tweede Bossenboek, uitgegeven naar aanleiding van 40-jarig huwelijk van Henk en Ge Bos op 1 april 2006, ter gelegenheid van de familiereunie op 7 mei 2006 te Heeten, ISBN-10 90-75793-16-2, ISBN-13 978-90-75793-16-1, NUR 699, vormgeving Henk Bos, productie Expertisebureau Bos, mei 2006, beperkte familieoplage.

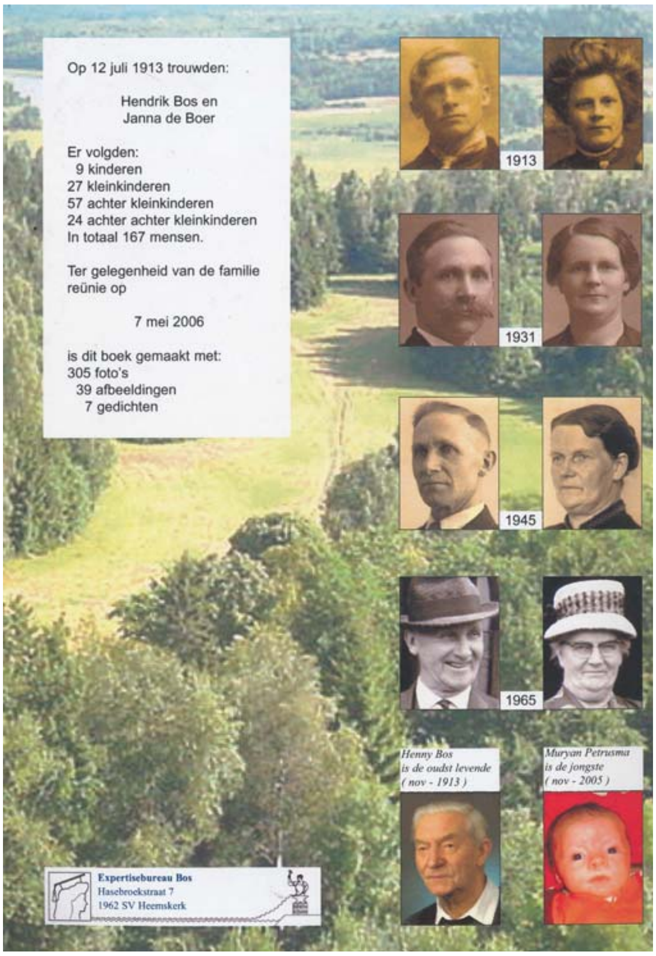
**INFO20M**

Eerste nummer 22 (aansluitend op de nummering van het M3-blad) in september 2006.

Het eerste voorwoord (met daarin tevens de aanleiding voor het maken van het blad):

*Het "informatieblad grote pleziervaart" is een nieuw ontwikkeld medium voor de eigenaren van:*
** pleziervaartuigen met een lengte van 20 meter of meer*
** sleep- en duwboten die voor de pleziervaart worden gebruikt*
*Voorjaar 2006 is het concept Binnenvaartwet gepubliceerd. Deze vervangt o.a. de Binnenschepenwet waarin nu de technische eisen en diploma's voor schepen op de binnenwateren geregeld worden. Voor de beroepsvaart verandert er weinig, maar voor de pleziervaart heel veel. Welke consequenties dit heeft en wat u er als eigenaar aan kunt doen, wordt beschreven in deze en volgende uitgaven van dit informatieblad.*

*Zodra de Binnenvaartwet van kracht wordt, gaat er voor pleziervaart langer dan 20 meter veel veranderen.*




*Zo is Europees vastgelegd dat ALLE schepen langer dan 20 meter straks voorzien moeten zijn van een geldig Certificaat van Onderzoek (CvO). Daarnaast wordt het systeem van kleine en grote vaarbewijzen sterk gewijzigd. We zullen de verschillende wetgeving, de van belang zijnde uitwerkingen van de wetgeving en de ontwikkelingen gaan beschrijven. Ook wordt er uitgebreid aandacht besteed aan de diverse technische installaties aan boord. Wat is veilig en wat niet? Welke oplossingen zijn er om diverse problemen op te lossen? Welke vrijstellingen komen er, enz. enz. Zo kunt u op de hoogte blijven van alle ontwikkelingen.*

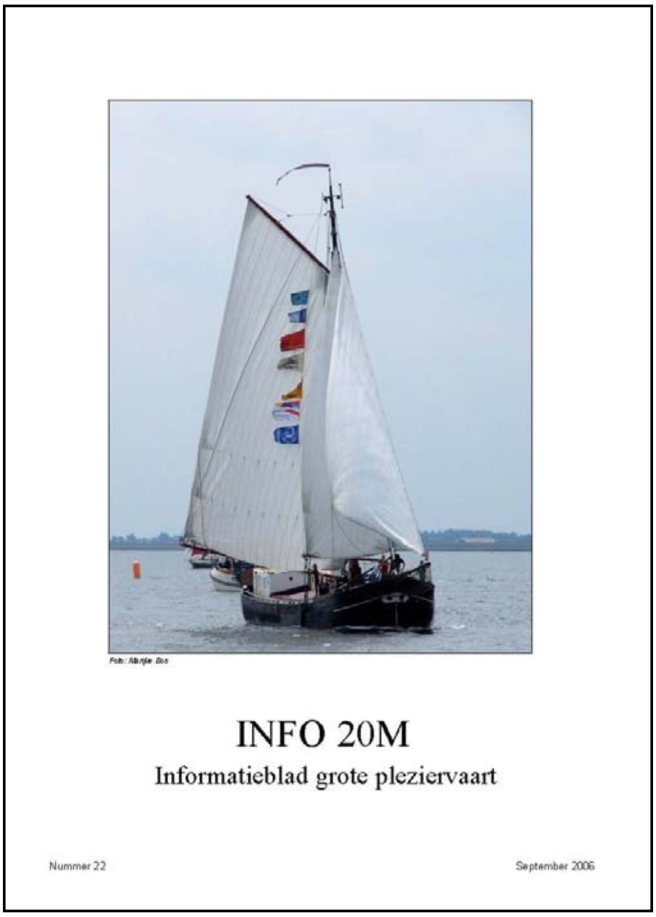
*Deze zomer hebben we diverse schepen op hun technische staat bekeken. Daarvoor zijn we o.a. op het Nationaal Waterkamp van Scouting Nederland in Zevenaar en de zomerreünie van de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig geweest.*
*Bij de scheepsbezoeken is ons opgevallen dat de technische staat al heel wat verbeterd is ten opzichte van een aantal jaren geleden. Toch is er op diverse punten nog verbetering mogelijk. Vaak is dat een gevolg van onwetendheid. Daarom willen we met dit informatieblad zoveel mogelijk voorlichting en technische informatie geven. Ik hoop dat dit informatieblad in uw behoefte kan voorzien.*

*Janneke Bos*
*Hoofdredacteur*

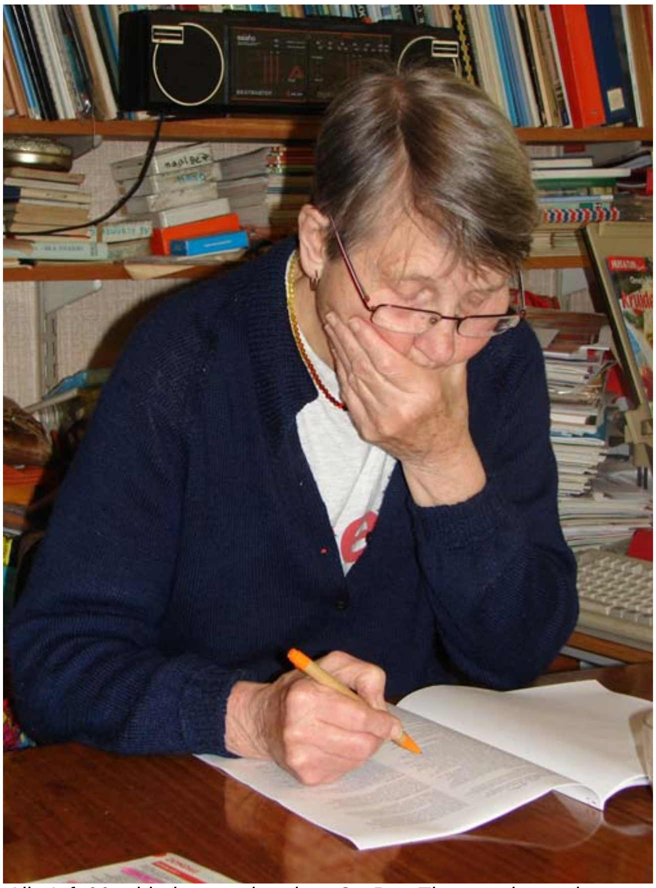
Vervolgens zijn er met enige regelmaat (3 à 4 nummers per jaar) nieuwe nummers uitgebracht. Omdat het nieuws dat we brachten ook voor anderen interessant was, werd de doelgroep wat uitgebreid. Maar de focus voor grote pleziervaart op de Nederlandse binnenwateren is gebleven.

In december 2014 is nummer 81 uitgebracht, het nummer waarin het overlijden van Henk Bos werd bekend gemaakt. Ieder "gewoon" nummer was een combinatie van nieuws over wet- en regelgeving voor grote pleziervaartuigen (langer dan 20 meter), nautische opleidingen, nautisch nieuws, maritiem erfgoed en een stuk techniek (waar op dat moment behoefte aan was of voorradig was).
Er zijn een aantal specials uitgebracht die zich specifiek op een onderwerp richt, zie het overzicht hieronder.

Specials
Info20m nummer 33, special over het maken van scheepsluiken, Nederlandstalig, uitgever Henk Bos, januari 2008, http://bosq.home.xs4all.nl/info%2020m/info_20m-33.pdf.
Info20m nummer 39, special FONV symposium Klassieke Schepenbeurs 2008, Nederlandstalig, uitgever Henk Bos, november 2008,
http://bosq.home.xs4all.nl/info%2020m/info_20m-39_FONV_Symposium_Enkhuizen.pdf.
Info20m nummer 50, special over gasinstallaties aan boord, Nederlandstalig, auteur Henk Bos, februari 2010,
http://bosq.home.xs4all.nl/info%2020m/info_20m-50.pdf.
Info20m nummer 53, special over demperplaten, Nederlandstalig, auteur Henk Bos, mei/juni 2010,
http://bosq.home.xs4all.nl/info%2020m/info_20m-53.pdf.
Info20m nummer 57, kerstspecial met traditionele streekgerechten, Nederlandstalig, auteur Henk Bos, december 2010, in december 2013 aangevuld met 3 pagina's, http://bosq.home.xs4all.nl/info%2020m/info_20m-57.pdf.



*Het eerste nummer van Info20m, nr 22, sept 2006 (EC)*


*Alle Info20m bladen worden door Ge Bos-Thoma tekstueel gecontroleerd en gecorrigeerd, 25 december 2011 (EC)*

Info20m nummer 60, Slijpen en wetten deel 1, Nederlandstalig, auteur Henk Bos,
http://bosq.home.xs4all.nl/info%2020m/info_20m-60.pdf.
Info20m nummer 66, Slijpen en wetten deel 2, Nederlandstalig, auteur Henk Bos,
http://bosq.home.xs4all.nl/info%2020m/info_20m-66.pdf.
Info20m nummer 70, Slijpen en wetten deel 3, Nederlandstalig, auteur Henk Bos,
http://bosq.home.xs4all.nl/info%2020m/info_20m-70.pdf.
Info20m nummer 73, Slijpen en wetten deel 4, Nederlandstalig, auteur Henk Bos,
http://bosq.home.xs4all.nl/info%2020m/info_20m-73.pdf.
Grinding and honing part 1, Engelstalig, 28 maart 2013, auteur Henk Bos,
http://bosq.home.xs4all.nl/info%2020m/grinding_and_honing_part_1.pdf.
Grinding and honing part 2, Engelstalig, oktober 2012, auteur Henk Bos,
http://bosq.home.xs4all.nl/info%2020m/grinding_and_honing_part_2.pdf.
Grinding and honing part 3, Engelstalig, 28 maart 2013, auteur Henk Bos,
http://bosq.home.xs4all.nl/info%2020m/grinding_and_honing_part_3.pdf.
Grinding and honing part 4, Engelstalig, 26 december 2013, auteur Henk Bos,
http://bosq.home.xs4all.nl/info%2020m/grinding_and_honing_part_4_belgian_whetstones.pdf.

Alle technische artikelen van Henk Bos uit Info20m op een rijtje, laatste bewerking maart 2011,
http://bds.home.xs4all.nl/info_20m_artikelen.htm.

Indeling naar onderwerpen:
00 Algemeen
01 Motorkennis
02 Lucht in en uitlaat systeem
03 Brandstof systeem
04 Smeer systeem
05 Koel systeem
06 Elektrisch systeem
07 Keerkoppeling
08 Schroef en asleiding
09 Trillingsdemping
10 Bediening en controle systeem
11 Gereedschap
12 Veiligheid Arbo en Millieu
13 Storingzoeken
14 eenheden
15 Osmose
16 Gas systeem
17 Regelgeving
18 Schip en tuig
19 Ambachten
20 Motorboot varen
21 Weer
22 Expertise

*Gecondoleerd met je vader. Ik kende hem (en jou trouwens ook!) niet persoonlijk, maar door 20M had ik het gevoel hem toch een beetje te kennen.*

*Hij bezat een enorme kennis. We hebben ooit wat gemaild over een reeks artikelen over elektra, en daarin viel mij op dat hij ondanks die enorme kennis open stond voor andere geluiden en zeker niet belerend overkwam.*
*Een zeldzame combinatie!*

*Henk is nu aan de laatste reis begonnen. Ik wens je heel veel sterkte met dit verlies.*

*Met vriendelijke groet,*
*Allard Baronner*

*Deskundige maker van Info20M en innovatieve watersporter Henk Bos overleden*

*Maasland - De Vaarwinkel meldt dat Henk Bos is overleden. Eigenaar van de Vaarwinkel Jaap van Goor: "Bos was samen met zijn dochter Janneke de drijvende kracht achter het gratis informatieblad Info20M. In een tijd dat velen nog meewarig keken als je een computer wilde gebruiken op je schip, kwamen Henk en Janneke al met oefenprogramma's voor bijvoorbeeld het klein vaarbewijs en kielbootzeilen."*
*"Zijn kennis van technische zaken was ongekend en Henk combineerde een unieke mix van oude bijna vergeten ambachtelijke technieken, moderne electronica, maar ook de kunst van het programmeren van computers. Henk was ook altijd bezig met het overdragen van zijn kennis."*
*"Henk was op veel evenementen een bekend gezicht.*
*Hij was actief voor Scouting, behoudsorganisaties voor voormalige beroepsvaartuigen, de Watersport Gebruikersgroep van de Hobby Computer Club (HCC) en nog veel meer. Veel van zijn kennis ligt gelukkig vast in een grote hoeveelheid documenten en artikelen.*
*Daarin schuwde hij het niet om ook moeilijkere onderwerpen beet te pakken en deze op een begrijpelijke wijze uit te leggen."*
*De website en het blad Info20m zullen, voor zover mogelijk, door Janneke Bos worden voortgezet. (Vaarwinkel Nieuwsbrief, Info20M en andere documenten)*

*Nauticlink Watersportnieuws*

*Bovenstaand artikel is ook overgenomen door:*
*Drimble*
*Nieuws.be*
*Zeilerspraat*

*Machinekamer Forum Henk Bos overleden*

*Henk Bos (73) is op vrijdag 21 november 2014 begonnen aan zijn laatste reis. Henk was door Scouting Nederland onderscheiden met de gouden Jacobsstaf. Hij was de grondlegger van de standaard Lelievlet en Lelieschouw, de ontwerper en bouwer van de Juniorjol en de Juniorvlet, en auteur van diverse vademecums voor het waterwerk.*
*Cursussen zoals werfbaas, motordrijver en M3 (varen met wachtschepen) zijn door hem vele jaren gegeven.*
*Het lesgeven en examineren maar ook de kennisoverdracht zaten hem in het bloed. Hij deed het graag.*
*De website http://www.xs4all.nl/~bosq en het informatieblad INFO20M zullen door zijn dochter Janneke Bos worden voortgezet, voor zover mogelijk.*

*"De dood gaat niet over de dood, maar over wat je met je leven hebt gedaan"*
*Ik wens Janneke en familie sterkte in deze moeilijke tijd.*
*Gr Wim*

*Daar word ik even stil van......*
*Wat heeft Henk ontzettend veel betekend voor 'ons soort' schepen en die van scouting, enz. Hij heeft een indrukwekkende erfenis aan scheepvaartkennis vastgelegd en nagelaten. Janneke en familie, sterkte.*
*Karel*

*Ik heb volgens mij alle vaarverslagen gelezen over hun reizen naar de Oostzee, en door Polen. Een man die voor elk probleem volgens mij zelf een oplossing had of vond. "Even naar het lek luisteren!" was een gevleugelde uitdrukking van hem wanneer hij aan boord even een tukkie ging doen. Samen met zijn vrouw was het een heel close stel zo te zien, en een fijne familie samen met hun twee dochters! Ze zullen hem missen!*
*Popeye*

*Henk Bos overleden*
*Op vrijdag 21 november 2014 is Henk Bos overleden.*
*Ook de Zeekadetkorpsen hebben veel gebruik kunnen maken van de kennis van Henk Bos. Samen met zijn dochter Janneke stelde hij het informatieblad Info 20 M samen.*
*Een waardevolle bron met regels en technische onderwerpen. Henk Bos is bij korpsleden ook bekend als instructeur bij technische opleidingen (motordrijver) die hij veelal zelf organiseerde.*
*Zeekadetkorps Nederland*



Henk Bos en Janneke Bos maken samen een kaartje met de vaargebieden volgens de Binnenvaartwet, 3 april 2010 (EC)

*Henk Bos, de alombekende initiatiefnemer van INFO20M, is niet meer. Nochtans is zijn dochter, Janneke Bos, er in geslaagd om toch een nieuw nummer (81) te publiceren, uiteraard deels gewijd aan een in memoriam.*

*Jan Rutten*
*Vlaamse vereniging tot behoud van historische vaartuigen VZW*
*www.historisch -vaartuig.be*

*Ach Janneke, wat een jammer nieuws.*

*Ik hoop dat je zaterdag een afscheid hebt, waarop je met een goed gevoel kunt terugkijken. En sterkte met het gemis, want volgens mij trokken jullie veel met elkaar op.*

*Mvg, Sander Klos*
*SWZ Maritime*
*vh  weekblad Schuttevaer*

**Torenuurwerkpublicaties**

Restauratie van het torenuurwerk van Lambertschaag
De kerk van Lambertschaag is rond 1490/1500 gebouwd, maar in 1395 is er al sprake van een kerk in de kerklijsten van het Bisdom Utrecht. De kerk valt op door de kleur van de toren, die groen is. De kerk heeft dan ook de naam Het Groene Kerkje.
Het uurwerk in de toren is in 1588 geïnstalleerd en in het tijdvak december 2000 - september 2003 gereviseerd door de stichting.

Van deze revisie/restauratie is een (foto-)verslag gemaakt door een deelnemer (Henk Bos) die bij de restauratie betrokken was.

Deel 01 Restauratie ethiek (pdf-bestand, 105 KB),
http://www.torenuurwerk.nl/Portals/47/Webpaginas/Lambertschaag01_restauratie%20ethiek.pdf.

Deel 02 Reparatie van het sluitrad (pdf-bestand, 2 MB),
http://www.torenuurwerk.nl/Portals/47/Webpaginas/Lambertschaag02_reparatie%20van%20het%20sluitrad.pdf.




Deel 03 Reparatie van het grondrad (pdf-bestand, 3 MB),
http://www.torenuurwerk.nl/Portals/47/Webpaginas/Lambertschaag03_reparatie%20van%20het%20grondrad.pdf.

Deel 04 Tuigen van het uurwerk (pdf-bestand, 4 MB),
http://www.torenuurwerk.nl/Portals/47/Webpaginas/Lambertschaag04_tuigen%20van%20het%20uurwerk.pdf.

Deel 05 Nieuwe vertikale uuras (pdf-betand, 4MB),
http://www.torenuurwerk.nl/Portals/47/Webpaginas/Lambertschaag05_nieuwe%20vertikale%20uuras.pdf.

Boekje met verslag van de restauratie (pdf-bestand, 2MB),
http://www.torenuurwerk.nl/Portals/47/Webpaginas/Lambertschaag%20-%20Boekje%20met%20verslag%20restauratie.pdf.

**CD Techniek aan boord**

CD TAB, Techniek aan boord, bundeling van powerpointpresentaties over techniek aan boord, een overzicht van de 36 presentaties is weergegeven via http://bds.home.xs4all.nl/info_artikel/00a_presentaties_in_pdf_op_cd,_info_20m-31.pdf. Zeer lange periode uitgegeven en bijgewerkt.

Thans is de CD niet meer verkrijgbaar.

Onderwerpen:
- Overzicht presentaties
- Cursus organiseren
- Principe van de diesel
- Dieselbenamingen

- Onderhoud aan de motor
- Gereedmaken voor de winterberging
- Luchtinlaat en uitlaatsysteem
- Brandstofsysteem
- Smeeroliesysteem
- Koelsysteem
- Principe van elektriciteit
- Meten is weten
- Accu
- Dynamo
- Zonnecellen
- Boordnet
- Walstroom
- Corrossie passieve bescherming
- Scheidingstrafo
- Tips in sche(r)ts
- Bliksembeveiliging
- Windmolens
- Schroefas
- Uitlijnen
- Brandveiligheid aan boord
- Kleine blusmiddelen
- CO melders
- Storing zoeken
- Tips voor reizigers
- Osmose en fouten in polyester
- Gassystemen aan boord
- Conventioneel tuigen
- Modern tuigen
- De vethoorn
- De kruisbeitel
- Het roertonnetje

**Nautisch technische richtlijnen**

Nautisch Technische Richtlijnen, diverse jaargangen, auteur o.a. Henk Bos. Ook op het water zijn er spelregels. De Nautisch Technische Richtlijnen (NTR) zijn door de landelijke admiraliteit van Scouting Nederland opgesteld om de regelgeving op het water vast te leggen. Op deze manier wordt de veiligheid op het water gegarandeerd.

De NTR bevatten onder andere de volgende zaken:
· De eisen voor nautische vaardigheidsinsignes en de Machtigingen Bootleiding (MBL).
· De diploma's van de Commissie Watersport Opleidingen (CWO).
· De keuringseisen voor het varende materiaal.
· Alle procedures rond keuringen en examens.
· Adviezen ter bevordering van de veiligheid.

De regelgeving op het water verandert voortdurend en daarom is het belangrijk om als leiding of bestuur op de hoogte te blijven van deze wijzigingen

De editie 2008 is geschreven door Janneke Bos (met medewerking van Henk Bos) naar aanleiding van de gewijzigde regelgeving (invoering Binnenvaartwet en 9e wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement), https://www.scouting.nl/downloads/bestuur-en-organisatie/regelgeving/361-nautisch-technische-richtlijnen/file.

**Reispost**

Sinds hun huwelijk in 1966 houden Henk en Ge Bos een reisverslag bij van hun avonturen. Zeker van de langere en bijzondere reizen, bijvoorbeeld naar de Baltische staten en Polen. Deze verslagen, reispost genoemd, worden in pdf vorm verspreid onder belangstellenden en familie.
Zo houden ze het “thuisfront” op de hoogte van hun belevenissen. Sinds de pensionering van Henk Bos in 2001 zijn deze structureel iedere zomer uitgegeven.

Een van deze reisposten is op internet geplaatst.

3e reis naar Polen met het schip Margeja in 2008, auteurs Henk en Ge Bos, zomer 2008, http://bosq.home.xs4all.nl/reis2008.htm, de volledige reis van 100 dagen in 105 pagina's met veel foto's gestoffeerd, http://bosq.home.xs4all.nl/reis2008/Reis%202008%20Reispost.pdf.

**CD Schepen die blijven**

Schepen die blijven, CD-Rom met PDF bestanden, type en scheepsbeschrijvingen van Nederlandse historische bedrijfsvaartuigen, ISBN/EAN 978-805008-3-9, uitgave 10 jaar na de uitgave van het boek, inhoud is gecorrigeerd en gedigitaliseerd, de uitgave is doorzoekbaar, digitalisering Henk Bos, uitgave 2010.

**Letlandverhalen**

Gebaseerd op de reizen van Henk en Ge Bos en reispost maar nu verzamelt per onderwerp in een boekje.

Letland Deel 1, Introductie, Nederlandstalig, auteur Ge Bos en uitgave Henk Bos, 15 maart 2011, http://bds.home.xs4all.nl/letland/letland_1_introductie.pdf. Het bevat een gedeelte van de opgedane informatie over dit land tijdens reizen in 2001, 2002, 2004 en 2010.
In 28 pagina's wordt in 72 dia's en tekst behandeld: het land, districten (rajons), de bevolking, gebruiken, de smaak van Letland, Singing Latvia en de 'Via Baltica'.
Dit wordt aangevuld met 21 recepten en toeristische informatie zoals o.a. de tijd, valuta, douane en verkeersvoorschriften.

Letland Deel 2, Op bezoek, Nederlandstalig, auteur Ge Bos en uitgave Henk Bos, maart 2011 op internet geplaatst, http://bds.home.xs4all.nl/letland/letland_2_op_bezoek.pdf. In 17 pagina's wordt in 87 dia's met begeleidende tekst een reis gemaakt door 14 rajons.

Letland, Samenvatting Epos Lacplésis door Andrejs Pumpurs. De legende over Lacplésis (de berendoder) bracht ons naar het museum in Lielvarde en Staburags.
Een Nederlandse samenvatting, 2011, uitgave Henk Bos, http://bds.home.xs4all.nl/letland/letland_3_de_berendoder.pdf. In 1888 werd het epos Lacplésis door Andrejs Pumpurs geschreven. De dichter heeft het laatste gevecht van Lacplésis een symbolische betekenis gegeven. In het epos vecht Lacplésis met een zwarte ridder die zijn geboorteland wil veroveren en het Letse volk tot slaaf wil maken.



Letland
Deel 1: ‘Introductie’

De lezers van toen begrepen dat de zwarte ridder symbool staat voor de Duitse soldaten die in de 13de eeuw het Letse volk onder de voet liepen. In het epos wordt het gevecht van Lacplésis in de diepte van de Daugava voortgezet en wordt voorspeld dat hij uiteindelijk toch wint en dat het volk zijn vrijheid terugkrijgt. Toen Letland haar onafhankelijkheid verkreeg, kregen de soldaten voor hun heldhaftigheid een orde toegewezen die de naam Lacplésis droeg.

Anna's Diena (St Anna's Day), verslag van een bijzondere feestdag, 25 juli 2010 in Letland. In 22 pagina's wordt met 92 foto's een beeld geschetst hoe in Pape op het terrein van het Etnografisch Museum Vitolnieki het feest van St Anna wordt gevierd. 2011, uitgave Henk Bos, Engelstalig, http://bds.home.xs4all.nl/letland/museum_vitolnieki_at_pape_lv.pdf. This picturebook is dedicated to Baiba Reinfelde.

Ethnographic house Zvanitaji (The bellringer) Rucava Latvia. In 2002, 2004, 2010 en 2011 hebben we een bezoek gebracht Etnografisch museum Zvanitaji in Rucava.
Reeds het eerste bezoek heeft een diepe snaar geraakt die lang is blijven vibreren. In Rucava wordt er nog gezongen gecommuniceerd. Het is een enerverende beleving om dit aan te horen met hun krachtige stemmen. In 2010 ging dan ook een recorder mee om dit vast te leggen.
Dit katern bevat een fotocollage van het museum, de activiteiten en zijn omgeving. Engelstalig, zomer 2011, uitgave Henk Bos, http://bds.home.xs4all.nl/letland/museum_zvanitaji_at_rucava_lv.pdf. This picturebook is dedicated to Rutatia.

Kaleju dienas (Blacksmith day) 21 en 22 augustus 2004. In 2004 is er een reis van 9000 km in Letland gemaakt waar we zeer veel hebben gezien. Zo kwamen we 21 en 22 augustus 2004 terecht in een smedenfestival in het openlucht museum van Riga. Een indruk vindt u in KALEJU DIENAS, http://bds.home.xs4all.nl/letland/kaleju_dienas_latvian_ethnographic_open-air_museum_riga.pdf. This picturebook is dedicated to Vilnis Vincevics.



Letland
Samenvatting Epos Lacplésis
door Andrejs Pumpurs

ANNAS DIENA
(St Anna’s day)
svetdien, 2010. gada 25. julija
(Sunday 25 july 2010)



Museum Vitolnieki at Pape Latvia

This picturebook is dedicated to Baiba Reinfelde

Sommertrip 2010 by Henk and Ge Bos-Thoma — Museum Vitolnieki at Pape Latvia blz. 1

